

1984 மார்ச் 20]

5. வரவு-செலவுத் திட்டம் 1984-85 வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

(அ) கோரிக்கை எண்.—மோட்டார் வண்டிகள் 3-சட்டங்கள் நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் 3-சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 2,59,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மதுரையிலிருந்து திருமங்கலத்துக்கு விமான நிலையம் வழியாக நகரப் பேருந்து விட வேண்டியதன் அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் 3-சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,59,81,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. சு. பாலன் : மாண்புமிகு அவைத் தலைவர் அவர்களே. மோட்டார் வண்டிகளை அதிவேகமாக ஓட்டுவதன் மூலம் விபத்துக்கள் ஏற்படுவதால் மக்கள் அதிகமாக நடமாடும் இடங்களில் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதின் மூலம் விபத்துக்களைத் தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய அவசியம் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் 3-சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 2,59,81,000 இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, புதிதாக தனியார்களுக்கு வழித்தடங்கள் கொடுக்காமல் இருப்பது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

“மானியக் கோரிக்கை எண். 3—மோட்டார் வண்டிகள் 3-சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 2,59,81,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

(ஆ) கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 4,33,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெறவேண்டும்”.

[1984 மார்ச் 20]

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி விவாதிக்க” நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. த. வேணுகோயல் : தலைவர் அவர்களே, தனியாருக்குச் சொந்தமான பேருந்துகளை அரசுடைமை ஆக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. கு. ரமணி : தலைவர் அவர்களே, அரசுப் போக்கு வரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களின் தொழிற் சங்கங்களை நிருவாகங்கள் அங்கீகரிப்பதற்கு ரகசிய பேலட் மூலம் பிரதிநிதித்துவத்தைத் தீர்மானிக்காமல் பெருவாரியான தொழிலாளர்களின் நம்பிக்கையைப் பெறாத சிறு சங்கங்களை அங்கீகரித்துள்ளது பற்றி விவாதிக்க நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : தலைவர் அவர்களே, கோவை மாவட்டம் அவினாசியை மையமாக வைத்து சேரன் போக்கு வரத்துக் கிளை அலுவலகம் அமைத்து அனைத்து கிராமப் பகுதிகளுக்கும் பேருந்து வசதி செய்து தர வேண்டும் எனக் கோரி விவாதிக்க, நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 4,33,33,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.”

1984 மார்ச் 20]

(இ) கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் 1,35,66,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்க பெற வேண்டும்”.

திரு. என். எஸ். வி. கித்தன் : தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி விவாதிக்க” நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

மானியக் கோரிக்கை எண் 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,35,66,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. சு. பாலன் : தலைவர் அவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க” நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்;

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54.—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1,35,66,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

திரு. தி. கா. நல்லப்பன் : தலைவர் அவர்களே, “கொள்கை பற்றி விவாதிக்க” நான் கீழ்க்கண்ட வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54.—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,35,66,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்”.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : மானியக் கோரிக்கைகளும் வெட்டுத் தீர்மானங்களும் பேரவை முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பெறுகின்றன. மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் முன்னுரையாக ஏதாவது கூற விருமபினால் கூறலாம்.

[1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் எண் 3, 40, 54 ஆகியவைகளுக்கான அறிக்கைகளும், விளக்கக் குறிப்புகளும்*, அவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றை நான் படித்ததாக ஏற்று அவைக் குறிப்பிலே சேர்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் கருத்துக்களை சொல்லிய பிறகு, கடைசியாக என்னுடைய பதிலைச் சொல்கிறேன்.

Thiru T. R. RAJARAM NAIDU : Mr. Speaker, Sir, I rise to express my views on the Demands before the House. I do not want to speak on the main issue, because it is a policy matter of the State. At the same time, I am very happy to say that the Congress Party was the Father of the bus Transport Nationalisation Scheme soon after the attainment of freedom.

நான் தமிழில் விரும்பிப் பேசுகிறேன், போக்குவரத்து துறையில் பல தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன. அதற்கு அரசாங்கம் எந்த விதமான நடவடிக்கைகளையும் எடுக்கவில்லை. உதாரணமாக, பெரியார் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் டீப்ளிக்கேட்டிக்கட்ஸ் பிரிண்ட் பண்ணி விநியோகம் செய்யப்பட்டன. அதற்கும் அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. அதேபோல டாக்ஸ் கட்டடாமலேயே கர்நாடகா-தமிழ் நாடு மாநிலங்களுக்கிடையில் பஸ்களை ஓட்டி இருக்கிறார்கள். அதற்கும் அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்போது பெட்ரோலியம், டீசல் போன்றவைகளுக்கு டாக்ஸ் ரெய்ஸ் பண்ணி இருக்கிறார்கள். இதன் காரணமாக வீக்கர் செக்ஷன் மக்கள் தான் பாதிக்கப்படுகிற நிலைமை ஏற்படும். போக்குவரத்தில் கவர்ன்மெண்ட் வெகிகிள்ஸ் 40 சதவீதம் தான் ஓடுகின்றன. அறுபது சதவீதம் பிரைவேட் வெகிகிள்ஸ் ஓடுகின்றன. டீசல், பெட்ரோல் விலை அதிகரிப்பினால் பொதுமக்கள்தான் பாதிக்கப்படுவார்கள். ஆகவே, இதை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்து நல்ல முடிவை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-50)

இப்போது பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸுக்கு எல்லாம் முன் பக்கத்தில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்கள் போடு நீர்கள்.

*254-299-ம் பக்கங்களின் இணைப்புகள் I, மற்றும் II, ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

1984 மார்ச் 20] (திரு. தெ. ரொ. இராஜாராம் நாயுடு)

Because I am a bus operator, I know that it is very dangerous.

முன் பக்கத்தில் புதுப்பிக்கப்பட்ட டயர்கள் போடக்கூடாது. ஓரிஜனல் டயர்கள்தான் போடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நீண்ட தூரப் பயணப் பேருந்துகளைப்போறுத்தவரையில் ஒரு டிரைவரைத்தான் போடுகிறீர்கள். Suppose, any accident occurs Who is responsible for that. The Government has to take interest and examine the matter in detail and do the needful to have two drivers for the long-distance buses.

Then I would like to refer to issue of permits for omni buses and also issue of "All India Permit" to buses. By having that permit the operators are daily running buses. The Government are not taking any steps to stop this. I would request that the Government should give strict instructions to stop this.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் (தலைமை).

இப்போது ஆம்னி பஸ்கள், ஆன்-கான்ட்ரக்ட் பஸ்கள் எல்லாம் பணம் வாங்கிக்கொண்டு, டெய்லி ரூட் பஸ் மாதிரிபோய்க்கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதைத் தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை.

The Government should give instructions to all the district Headquarters officials like Breake inspectors, etc., to stop this.

Otherwise, the operators will be running buses with these permits like regular route buses.

ரிசிப்ரோக்கல் அக்ரிமென்ட் 1976-ல் நடந்தது. நான் பல தடவை சட்டசபையில் பேசினேன். நம்முடைய மாநிலத்தில் எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை. நம்முடைய மாநிலத்தில் அந்த மீட்டிங்கிற்கு டேட் பிக்ஸ் செய்தால் கருநாடக மாநிலம் அதை ரத்து செய்கிறது. கருநாடக மாநிலம் டேட் பிக்ஸ் செய்தால் நம்முடைய மாநிலம் ரத்து செய்கிறது.

So both the Governments have no interest to solve the problem and also to finalise the matter. Steps should be taken to run buses between Hosur and Bangalore, because Hosur and Bangalore are large industrial areas. I request the Hon. Minister for Transport to take steps regarding this matter and finalise the scheme early.

ஒரு ரூட் ஓப்பன் செய்யப்படுகிறது என்று சொன்னால், அதனுடைய மேஜர் போர்ஷன் தருமபுரி மாவட்டத்தில் ஒடுகிறது என்று சொன்னால் அந்த ரூட்டை தருமபுரியில்தான் ஓப்பன் செய்ய வேண்டும். சேலத்தில் ஓப்பன் செய்வதால் கார்ப்

(திரு. தெ. ரொ. இராஜாராம் நாயுடு) [1984 மார்ச் 20]

பரேஷனுக்கும் நஷ்டம், மக்களுக்கும் கஷ்டம். ஒரு பஸ் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்றால், பிரைவேட் ஆப்பரேட்டராக இருந்தால் அது எந்தக் காரணத்தால் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, என்று எண்ணிப் பார்ப்பார்கள். ஆனால், அரசாங்க வண்டி என்பதால் அதைப்பற்றி யோசனை செய்வது இல்லை. போனால் போகட்டும், வந்தால் வரட்டும் என்று ஒட்டிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். இதனால் அரசுக்கு வரவேண்டிய வருமானம் வராமல் நஷ்டம் ஆகிக்கொண்டு வருகிறது.

For that the Hon'ble Minister should give instructions to all the Managing Directors to pursue the matter to avoid losses.

நீண்ட தூரப் பேருந்துகளில் கூட இப்போது ஓவர்லோடு இருக்கிறது. அதைக் குறைக்க நிறைய பஸ்கள் விடவேண்டும். இப்படி ஓவர்லோடு இல்லாமல் பொதுமக்கள் வசதியாகச் செல்ல அரசு வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

கள்ளக்குறிச்சிக்கு சென்னையில் இருந்து 3 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டு இருந்தன. கள்ளக்குறிச்சி ஒரு தாலுக்கா தலை நகரம். தற்போது ஒரு வண்டி கூட ஓடவில்லை. அதற்கு காரணம் என்ன என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

For the Stage carriages, the Government of India has given all India-State permits to cover tourist places but the operators are misusing such permits and running buses from Madras to Bangalore, Madras to Cannanore and Madras to Ootacamund, etc. They are having daily trips to all these places.

தினசரி டிரீப் அடிக்கிறார்கள். இதை எல்லாம் அரசாங்கம் தடை செய்ய வேண்டும். அந்த பேருந்துகளுக்கு பதிலாக அரசு நிறைய பேருந்துகள் விடவேண்டும். அதன் மூலம் அரசுக்கு அதிக வருமானம் வருகிற மாதிரி செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஒன் மோர் சஜஷன் உள்ளது. ஒரு வண்டிக்கு 50 பைசா தான் புகிங் ஏஜெண்டுக்குக் கொடுக்கிறார்கள். இதை மாற்ற வேண்டும். 50 பைசா கொடுப்பது என்பதை மாற்றிவிட்டு, அரசாங்கம் ஒரு சம்பளத்தை ஃபிக்ஸ் பண்ணி, சாலரியாகக் கொடுக்க வேண்டும்.

Instead of giving a commission of 50 paise, the Government has to appoint Booking Agents and also fix salaries for them.

Hosur is an industrial centre. There is no Express Bus Service Booking Counter at Hosur. I used to see always the passengers quarrelling to get ticket. So, I request the Hon. Minister to open an Express Bus Service Booking Counter at Hosur immediately without fail.

1984 மார்ச் 20] (திரு. தெ. ரோ. இராஜாராம் நாயுடு)

அடுத்த பாயின்ட்—இந்த அக்ரிகல்சர் பர்ப்பசகு பயன் படுத்துகிற வண்டிகளுக்கும் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு எக்ஸம்ஷன் கொடுத்தால் அரசாங்கம் நல்லது செய்த மாதிரி இருக்கும்; விவசாயிகளுக்கு நன்மை செய்த மாதிரி இருக்கும். ஆகையால் அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள் றேன்.

I would like to point out that half of the population of Hosur are visiting frequently Tirupati, the homeland of Lord Venkateswara. Particularly there are a large number of pilgrims in from Denkanikotta often visiting Tirupathi. I request the Hon. Minister to open Bus Service from Denkanikotta to Tirupathi, via Krishnagiri and Hosur.

I request the Hon. Transport Minister to fulfil all my requests and I conclude with this. Thank you.

திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற மாணியச் கோரிக்கைகள் மீது பாராட்டிப் பேசுகின்ற வாய்ப்பினை அளித்ததற்காக முதலிலே நன்றி தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய மாநிலத்தில் போக்குவரத்துத் துறையின் பணி எனை இன்றைக்கு நாம் பாராட்டுகிறோம் என்றால் நாம் மட்டும் பாராட்டவில்லை; மத்தியில இருக்கிற திட்டக் கமிஷன் கூட இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற போக்கு வரத்து கழகங்கள் தான் சிறந்த முறையில், மிசச் சிறப்பான முறையில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன; மிசச் சிறந்த முறையில் மக்களுக்கு சேவை புரிந்து கொண்டிருக்கின்றன என்று பாராட்டியிருக்கிறார்கள். மாற்று முகாம்களிலே இருக்கிற நண்பர்கள் கூட அதை ஒத்துக்கொள்வார்கள் என்ற கருத்தை நான் இங்கே எடுத்து வைக்க விரும்புகிறேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் 1972 ஆம் ஆண்டில் தொடங்கப்பட்டது. முதலிலே தொடங்கப்பட்ட அந்த ஆண்டில் மட்டும் நஷ்டத்தில் ஓடினாலும் தொடர்ந்து 1973 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இன்றைய தினம் வரையில் இலாபத்தை ஈட்டுகின்ற முறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. நீலகிரி போன்ற மலைப் பகுதிகளிலே அந்தக் கழகம் பேருந்துகளை விட்டாலும், அவை நல்ல முறையில் சேவை செய்து, இலாபத்தை ஈட்டுகின்ற அளவுக்கு இருக்கிறது என்பது பாராட்டத்தக்க ஒன்றாகும்.

அதைப் போன்று இன்றைக்கு அந்தமான் தீவுக்கு பேருந்து பாடிகளைக் கட்டிக்கொடுக்கும் பணி சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏனென்றால் மக்கள் பாராட்டக் கூடிய அளவுக்கு, டார்க்க் அழகாக இருக்

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

[1984 மார்ச் 20]

கிறது சேரன் போக்குவரத்து கழகத்தில் கட்டக்கூடிய பாடிகள். வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இந்த அளவுக்கு பாடி கட்டும் பணி இல்லாததால் அந்தமான் தீவிலே உள்ளவர்களே இங்கே வந்து பார்த்து. அதன் பிறகு சேரன் போக்குவரத்து கழகத்திற்கு, அந்தமான் தீவிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 100 பேருந்துகளுக்கு பாடி கட்டிக்கொடுக்கும் பணியை ஒப்படைத் திருக்கிறார்கள்.

அதுமட்டுமல்ல. இன்றைய தினம் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் பாடி கட்டும் பணியைப்பரட்டி, இந்தியத் தலை நகரான டெல்லியில் உள்ளவர்களும், ஆந்திர மாநிலத்திலே உள்ளவர்களும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் இருக்கிற பேருந்துகள் நல்ல முறையில் இயங்குகின்றன. பாடி கட்டும் பணி சிறப்பாக அமைந்திருக்கிறது என்று சொல்லி, பாராட்டி. பல்லவன் போக்குவரத்துக்கழகம் டெல்லியில் ஓடக்கூடிய, பேருந்துகளுக்கு பாடி கட்டிக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டு இருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு இந்த கார்ப்பரேஷன் பணி சிறப்பாக இருக்கிறது.

(முற்பகல் 11-00)

தமிழகத்திலே இருக்கிற மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்கின்ற வகையில், இந்தப் பேருந்துகளை விட்டுக் கொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதையும், நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறையை இயக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும் நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 3 ஆண்டுகளாக போக்கு வரத்துக் கழகங்களிலே பணியாற்றுகின்ற ஊழியர்கள் அத்தனை பேரும் ஸ்டிரைக் இல்லாத அளவுக்கு தங்களுடைய தேவைகளை பூர்த்தி செய்வதற்கு போக்குவரத்துக் கழகம் இன்றைய தினம் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. மூன்று ஆண்டு காலமாக வேலை நிறுத்தம் இல்லாத அளவிற்கு போக்குவரத்துக் கழகம், இந்தியத் துணைக் கண்டமே வியக்கும் அளவிற்கு சிறந்த முறையில் சேவை செய்து வந்திருப்பதை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை.)

அடுத்து அதைப் போல ஒரு கருத்துக்களை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

ஒதுக்குப் புறமாக இருக்கின்ற பவானி சாகர் பகுதியில் அந்தப் பணி மனையை அமைத்தால், சத்தியமங்கலத்திற்கு பவானி சாகரிலிருந்து அடிக்கடி அதிக பஸ்கள் செல்வதால், அந்தப் பகுதியிலுள்ள மக்களின் குறைகளை தீர்க்கின்ற வகையில் இருக்கும். அந்த வகையில் அமைச்சர் அவர்கள் இந்த பணிமனையை அமைப்பது பற்றி பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்]

அதே போன்று, கிராமங்களிலே பல்வேறு வழித் தடங்களிலே இருக்கின்ற மக்களுடைய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்கின்ற வகையிலே, ஏறத்தாழ 37,000 மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்கின்ற வகையில், பேருந்துகளே இல்லாத கிராமங்களில் பேருந்துகளை விட்ட பெருமை புரட்சித் தலைவர் ஆட்சியைச் சாரும். சில கிராமங்களில் இப்போது 6 மாத காலமாக பேருந்துகள் விடுவது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கிராம மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்ய பேருந்துகள் அங்கே இல்லை. பேருந்து கார்ப்பரேஷனிலே இருப்பவர்கள் நதி நிலைமை இல்லாததால் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். கிராம மக்களின் இந்த ஏமாற்றத்தைத் தீர்க்கும் அளவிற்கு, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தை தளர்த்தி, அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு பேருந்துகளை விடுவதற்கு பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போல், பெரியார் மாவட்டத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் இயங்கக் கொண்டிருக்கிறது. பெரியார் மாவட்டத்தில் 11 தொகுதிகளை இணைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ 20 இலட்சம் ஜனத் தொகை கொண்ட அந்த மாவட்டத்தில் கோபியில், ஒரு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தை உருவாக்கினால், அந்தப் பகுதியிலே வாழ்கின்ற மக்களின்—பவானிசாகர், கோபி, பெருந்துறை, அநதிபூர் ஆகிய இடங்களிலே வாழ்கின்ற மக்களின்—தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும். இதையும் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று நம்முடைய அமைச்சரவர்களை இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைப் பொறுத்தவரையில், பெரியார் மாவட்டத்தில், இன்றையதினம், நல்ல முறையில் பேருந்துகளை விட்டு, குக்கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகளை விட்ட பெருமையை தேடித் தந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நான் பாராட்டிக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். முன்பு எல்லாம் ஒரு மனு கொடுத்தால், 3 ஆண்டுகாலத்திற்குப் பிறகு தான் பேருந்துகள் விடலாம் என்று இருந்த சட்டத்தை தளர்த்தி, பேருந்து வேண்டுமென்று மக்கள் கேட்டவுடனேயே, ஒரு வாரம் அல்லது 10 நாட்களுக்குள் பேருந்துகளை விட்ட பெருமை புரட்சித் தலைவருடைய அரசைச் சாரும். அந்த அளவிற்கு பேருந்துகளை இன்றையதினம் விட்டு, பல்வேறு மக்களும் போற்றிப் புகழும் வண்ணம் வசதிகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். குறிப்பாக இங்கு பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையைப் பொறுத்தவரையில் நம்முடைய அரசு பொறுப்பேற்றபோது, 4,000 ஒடிக்கொண்டிருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று சொல்கின்றவர்கள் அந்த 4,000 பேருந்துகளை விட்டாலும், இன்றைக்கு தமிழகத்திலே பேருந்துகள் உயர்த்தப்படவேண்டுமென்ற எண்ணத்தில், 8,000-க்கும்

[திரு. கு. அ. செங்கோட்டையன்] [1984 மார்ச் 20]

மேற்பட்ட பேருந்துகள் இந்த 6 ஆண்டுக் காலத்தில் விடப்பட்டிருக்கின்றன. ஆக இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற ஆறு ஆண்டுக் காலத்தில், 4,000 பேருந்துகளை அதிகமாக விடுகின்ற அளவிற்கு, புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கிராமங்களிலே உள்ள மக்களின் மேல் அக்கறை கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதையும், கிராம மக்கள் நகரத்திற்கு வருகின்ற வகையில் பல்வேறு பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. என்பதையும் - பார்க்கிறோம் அந்த வகையில், புரட்சித் தலைவருடைய அரசு சீரான முறையிலும், சிறந்த முறையிலும் செயலாற்றி வருகிறது.

அடுத்து பத்திரிகையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், சென்னையிலே மட்டும் இலவச பஸ் பாஸ், பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திலே மட்டும் கொடுக்கிறார்கள். அதே போல் அத் தனை கார்ப்பரேஷன்களிலும், வேறு மாநிலங்களில் கொடுப்பது போல், பத்திரிகையாளர்களுக்கு இலவச பஸ் பாஸ் கொடுப்பதற்கு, நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின் மீது பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்தமைக்கு நெஞ்சார, மனமார வாழ்த்தி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

*திரு. ப. சுந்தரம் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்று, “சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகத்தின் மீது திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே எனது கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய காங்கிரஸ் உறுப்பினர் அவர்கள் பேசிய போது அரசாங்கத்தின் பஸ்களை ஒட்டுவதற்காக உள்ள 12 கார்ப்பரேஷன்களில் 3 கார்ப்பரேஷன்கள் இன்று நஷ்டத்திலே ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன என்றும், அது நஷ்டத்திலே ஓடுவதற்கு என்ன காரணம் என்பதைப் பற்றி எல்லாம் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதேபோல், நான் 1983-84-ஆம் ஆண்டு மானியத்திலே பேசுகிறபோது, ஓட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே கள்ள டிக்கட் அச்சடித்து இருக்கிறார்கள், அவர்களைக் கண்டு பிடிக்க வேண்டும் என்று சொன்னேன். அதேபோல், ‘ஆம்னி’ பஸ்களைப் பற்றியும் சொன்னேன். இவைகளைப் பற்றி எல்லாம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்திருந்தால், இந்தக் கார்ப்பரேஷன்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படாது என்பதை நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதேபோல் இன்று எனது மாவட்டத்தில் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி என்ற பெயரால் ஒரு கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி கார்ப்பரேஷனில் ஓடுகிற பஸ்கள் எல்லாம் 5 மைல்கள், 6 மைல்கள் ஓடியவுடன் நின்று விடுகின்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகின்றது. இதைத் தடுக்க வேண்டும்

1984 மார்ச் 20]

[திரு. ப. சுந்தரம்]

என்று நான் கேட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். நம்முடைய அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் ஒன்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நான் சென்ற ஆண்டு பேசுகிற நேரத்தில், திருப்பத்தூரில் இருந்து முல்லை வரை ஒரு நகரப் பேருந்து விடவேண்டும் என்று நீண்ட காலம் கோரிக்கை விட்டிருக்கிறோம், அந்தக் கோரிக்கையை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொண்டேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களும் உடனடியாக பஸ் விடவேண்டும் என்ற ஆணையை பிறப்பித்திருக்கிறார்கள். அதற்காக இப்போது என்னுடைய நன்றியை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

ஆனால் இப்போது நிலைமை என்ன ஆனது என்பதைப் பற்றி நான் இங்கே விவரமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த பஸ் திருப்பத்தூரிலிருந்து ஜோலார்பேட்டை, பொன்னேரி, மண்டலவாடி, குன்னத்தூர் போன்ற இடங்களின் வழியாக முல்லை வரை சென்று கொண்டிருந்தது. அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டு அந்த பஸ் விடப்பட்டது. அந்த பஸ் ஏறக்குறைய 15 நாட்கள் தான் ஓட்டப்பட்டது. அந்த பஸ் ஓடக்கூடாது என்று தனியார்கள் சிலர் ஸ்டே வாங்கிவிட்டார்கள். அதற்குப் பின்னால் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் இதைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டேன். அமைச்சர் அவர்கள் கூட ஸ்டே வாங்கினாலும் பஸ் விட வேண்டிய காலத்தில் பஸ் விடுவதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்படும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதே நேரத்தில் அந்த ஸ்டேயை உடைப்பதற்குக்கூட அந்தக் கார்ப்ப ரேசன் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வில்லை, என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நானும், நாடாளுமன்ற உறுப்பினரும், வழக்கறிஞரைப் பார்த்து உயர்நீதி மன்றத்திற்குப் போய் அந்த வழக்கை உடைத்து, 9—12—1983 தேதி அன்று அது கேன்சல் ஆகிவிட்டது என்றும் உடனடியாக பஸ் விடவேண்டும் என்று நான் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி கார்ப்பரேஷனின் மேனேஜிங் டைரக்டரிடம் கூறியபோது அவர்கள் உடனடியாக விடுவதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் அதற்குப் பின்னாலும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களிடம் இது பற்றி பலமுறை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்களும் அந்த பஸ் விடவேண்டும் என்றும் அங்கே இருக்கிற ஆர். டி. ஓ. விடம் சொன்னார்கள். நானும் அந்த ஆர். டி. ஓ. அவர்களை நேரிலே பார்த்துப் பேசும்போது, உயர்நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பின் காப்பி வேண்டும் என்றும், அது இருந்தால், நடவடிக்கை மேற் கொள்ளப்பட்டு, பஸ் விடப்படும் என்றும் சொன்னார்கள். அந்தக் காப்பியைக் கூட நானே ஆர். டி. ஓ. அவர்களிடம் கொடுத்து இருக்கிறேன். ஆனால் இன்று வரைக்கும் பஸ் விடப்படவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்த பஸ் விட்ட 15 நாட்களிலே நல்ல வசூலாகியிருக்கிறது என்று அந்த பிராஞ்ச் மானேஜர் அவர்கள் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்

[திரு. ப. சுந்தரம்]

[1984 மார்ச் 20]

கள். எனவே இது போன்ற நிலைமைகள் இருக்கின்றன. இன்னும் அந்தக் கிராமங்களுக்கு பஸ் விடவில்லை. எனவே உடனடியாக பஸ் விடவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் உத்தரவிட்டும், அது 15 நாட்கள்தான் அங்கே ஓடியது. அதற்குப் பிறகு அந்த பஸ் ஓடவில்லை. ஸ்டே வாங்கப்பட்டது. அந்த ஸ்டேயும் உடைக்கப்பட்டது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இதிலே அமைச்சர் அவர்கள் தலையிட்டு உடனடியாக அந்த பஸ் விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-10)

அதேபோல, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் 1967-ஆம் ஆண்டிலே, பஸ்கள் எல்லாம் நாட்டுடமையாக்கப்படவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதற்குப் பிறகு கலைஞர் அவர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டிலே பஸ்கள் தேசிய உடமையாக்கப்பட வேண்டும், எல்லா பஸ்களும் நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று சொல்லிய போது, அந்தப் பிரச்சினை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு சென்று, உச்ச நீதி மன்றத்திற்கும் போய், அங்கே தீர்ப்பு அளிக்கப்பட்டது. இதிலே அமைச்சர் அவர்கள் நியாயமான முடிவை எடுக்க வில்லை. பேரறிஞர் அண்ணாவின்மேல் கொள்கையை இந்த அரசு ஏற்கவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்றால், கலைஞர் அவர்கள் மட்டுமல்ல, அண்ணா அவர்களும் பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டும் என்று கூறி வந்தார்கள். ஆனால் அதற்கேற்ப இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

வருங்காலத்தில் நாட்டுடமையாக்கப்படும் என்று எந்த ஒரு கால கட்டத்தையும் குறிப்பிடாமல் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஒரு கால கட்டத்தை இதற்கென்று நிர்ணயித்து, இந்த பஸ்களை நாட்டுடமையாக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் சம்பந்தமாக சில பிரச்சினைகளை எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலமாக சென்னையிலிருந்து திருப்பத்தூர் வழியாக மேட்டூர் வரையில் ஒரு பேருந்து விடப்பட்டிருந்தது. அதை இப்போது கொளத்தூர் வரையில் விரிவுபடுத்தியிருக்கிறார்கள். கொளத்தூரிலிருந்து ஒரே ஒரு சட்டமன்ற உறுப்பினர் ஏறுவதற்காகத்தான், இந்தப் பஸ் அங்கே விரிவுபடுத்தப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, அங்கே அந்த பஸ்ஸில் ஒரு பிரயாணி கூட ஏறுவதில்லை என்று குறிப்பிடக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். திருப்பத்தூருக்கு வந்துக் கொண்டிருந்த ஒரு பஸ்ஸையும் வரவிடாமல் இது தடுத்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. ப. சுந்தரம்]

அதேபோலத்தான் சென்னையிலேயிருந்து திருப்பத்துர் வழியாக பெங்களுக்கு ஒரு பஸ் விடப்பட்டது. அந்தப் பஸ் இப்போது திருப்பத்துருக்கு வராமல் தடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. திருப்பத்துருக்கு காலையிலே 4½ மணிக்கு அந்த பஸ் வருகிறபோது, பெங்களுக்குச் செல்கிற வியாபாரிகளுக்கு அது வசதியாக இருந்தது. இப்போது அது தடுத்து நிறுத்தப் பட்டிருப்பதால், பெங்களுக்குச் செல்கிற வியாபாரிகளுடைய வியாபாரமும் தடைபடுகின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த நிலைமையை புரிந்துக் கொண்டு, அந்த பஸ்ஸை மீண்டும் விடுவதற்கு வழி வகை செய்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, புதிய பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்றும், அப்பட்டப் புதிய பேருந்துகளை விடுவதற்கு யார் யார் எல்லாம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு, குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதையும் இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஒரு புதிய பேருந்தை விட வேண்டும் என்றால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை தலைவராகக் கொண்டு, ஆங்காங்கே உள்ள ஊரக வளர்ச்சி, கோட்ட வளர்ச்சி அலுவலர், அதேபோல நெடுஞ்சாலைப் பொறியாளர், அதேபோல ஆர்டி. ஓ. அவர்களையும் கொண்ட அந்தக் குழுவினர் தான், ஆய்வு செய்து முடிவு செய்ய வேண்டும் என்று, இந்தக் குழுவை அமைத்திருக்கிறார்கள்.

ஆனால், உண்மையாக பஸ்ஸை எங்கே விட வேண்டும் என்று அவர்களுக்குத் தெரியாது, மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கோ, நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கோ தான் அது தெரியும். ஏனென்றால், இந்தந்த பகுதிகளிலே பஸ்களை விட வேண்டும் என்று ஆங்காங்கே உள்ள மக்கள், அவர்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்களிடத்திலோ, அல்லது நாடாளுமன்ற உறுப்பினரிடத்திலோ தான் மனுக்களைக் கொண்டு வந்து தருகிறார்கள். ஆனால் அந்த மனுக்களைக்கொண்டு போய் அந்தக் குழுவிடம் கோர்ப்பிக்கக் கூட எங்களுக்கு இயலாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, எங்களைப் போன்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை அந்தக் குழுவிலே போட்டு, அதன்மூலம் எங்கள் ஆலோசனைகளையும் அந்தக் குழுவிடம் அளிக்கக் கூடிய முறையிலே வழி வகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து, ஓட்டுநர் அவர்களுக்கு, ஏதாவது வன்முறைச் சம்பவங்கள் காரணமாக மரணம் அடைய நேரிட்டால், 5 ஆயிரம் ரூபாய் உதவித் தொகை தருவதாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். திடீர் என்று வன்முறைக் காரணமாக இறந்தால் 5 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்கப்படும் என்பதை 10 ஆயிரமாக ஆக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[திரு. ப. சுந்தரம்]

[1984 மார்ச் 20]

அடுத்து, கடைசியாக ஒன்றை இங்கே குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். 1983 ஆம் ஆண்டில் 302 கழிக்கப்பட்ட பஸ்களை ஏலம் விட்டதன் மூலம் ரூ. 35.17 இலட்சம் கிடைத்துள்ளதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறீர்கள். ஏறக்குறைய 12 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு தான் ஒரு பஸ் ஏலம் விடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அதை சரியான முறையில், நல்ல விளம்பரப்படுத்தி விட்டிருந்தால், இன்னும் அதிகமான தொகை வந்திருக்கக்கூடும், அப்படி அதிகமான தொகை வரக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிற காரணத்தால், இது போன்ற கார்ப்பொரேஷன்கள் நஷ்டம் ஆவதற்கே வழி வகை கிடையாது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல என்னுடைய தொகுதியிலே திருப்பத்தூரிலிருந்து ஜவ்வாது மலைக்கு புதிதாக ஒரு சாலை போடப்பட்டிருக்கிறது. மலையிலே வாழ்கின்ற மக்களுக்கு பேருந்துகளை விடவேண்டும் என்பதற்காகத்தான், இந்த சாலை போடப்பட்டது. அந்தச் சாலையிலே பஸ்களை விட வேண்டும் என்று மா வட்ட ஆட்சித் தலைவரிடம் சொன்னால் கூட ஒன்றும் பயனில்லை. அந்தச் சாலையை போட்டவர்கள் கூட அந்த பஸ்ஸை விட முடியாத நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள் என்பதையும் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

ஏறத்தாழ 15 ஆயிரம் பேர்களுக்கு மேற்பட்டவர்கள் ஜவ்வாது மலையிலே வசிக்கிறார்கள். அந்த மலைவாழ் மக்களுக்கு அவர்கள் விளைவிக்கின்ற பொருள்களை கீழே கொண்டு வரவும், கீழே இருந்து பொருள்களை மேலே எடுத்துப் போவதற்கும், பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அந்தச் சாலை போடப்பட்டதே, அந்த பஸ்ஸை அங்கே விட வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். சாலை போட்டு ஒரு ஆண்டுக்காலம் ஆகிவிட்டது. பேருந்து விடப்படவில்லை. ஆகவே, உடனடியாக அந்தப் பேருந்தை விட வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் ஏலகிரி மலைக்கு ஒரு பேருந்து விடவேண்டும். ஏலகிரி மலையில் வாழ்கிற மக்கள் ஏறத்தாழ 5 ஆயிரம் பேர்கள் இருக்கிறார்கள். பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து நகரபேருந்து ஏலகிரி மலைக்கு விடவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏ. டி. சி. போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து ஒரு பேருந்து திருப்பத்தூரிலிருந்து ஏ. கே. மோட்டீர் வரை விடப்பட்டு வந்தது, அது நிறுத்தப்பட்டு விட்டது. ஆகவே திருப்பத்தூரிலிருந்து ஏ. கே. மோட்டீர்வரை ஒரு பேருந்துவிட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. ப. சுந்தரம்]

பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பிலே ஒரு பேருந்து திருப்பத்தூரிலிருந்து எருக்காம் பாளையம் வழியாக தெருவாப்பட்டு வரை ஓடிக் கொண்டிருந்தது. அதையும் இப்போது விடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன் புதுக்கோட்டை நடுமத்தூர், கோவிலூர் போன்ற ஊர்களுக்கு பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று மக்கள் உண்ணாவிரதம் இருந்தார்கள். விடுவதாகச் சொல்லி ஒரு ஆண்டுகாலமாகியும் இன்னும் பேருந்துகள் விடப்படவில்லை. உடனடியாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே போளூர், செங்கம், கலசப்பாக்கம், தண்டராம்பட்டு ஆகிய ஊர்களில் நகரப் பேருந்துகள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திருப்பத்தூர் டகுதியில் நானும் சட்டமன்ற உறுப்பினராக ஆகி இதுவரையில் நகரப் பேருந்துகள் விடப்படவில்லை. விடவேண்டுமென்று சொல்லி, ஸ்டே வாங்கி, விடப்பட்டது. உடனடியாக விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு வாய்ப்பு அளித்ததற்காக நன்றி தெரிவித்துக் கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன். நன்றி வணக்கம்.

திரு. பூ. மு. நரகிம்மன் : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கிற மோட்டார் வண்டிகள், நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சாலை போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகிய கோரிக்கைகள் மீது ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு முதலில் நன்றி கலந்த வணக்கத்தை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பேருந்து வசதிகளைப் பெருக்குவதிலும் பேருந்துகள் தமிழகத்தில் நிர்வகிக்கப்படும் விதம் அண்டை மாநிலங்கள் உள்ளவர்கள் பாராட்டும் வகையில் அமைந்ததுடன், இந்தத் துறை லாபத்தையும் ஈட்டித் தருவதை யாரும் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியாது. நிருவாக வசதிக்காக மாவட்டத் தோறும் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்து சிறந்த நிர்வாகத்தினை இந்தத் துறை செய்வதை பாராட்டக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். அப்படிப் பார்க்கிறபோது அண்ணா அவர்கள் பிறந்த காஞ்சிபுரத்திலே ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தை நிர்மாணிக்கவேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்திலே இந்த அரசை வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் இத்துறையை ஏற்று நடத்திவரும் பொறியியல் கழகங்கள் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சிறப்பாகச் செயல்பட்டு வருகின்றன. தமிழகத்தின் பட்டிதொட்டிகளில் எல்லாம் நகரக் கட்டண பேருந்துகளை விட்டு பொது மக்கள் பயனடைய முயற்சி எடுத்த நம்முடைய போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் அவர்களை நான் மனதாரப்

[திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்]

[1984 மார்ச் 20]

பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எந்த மாநிலத்திலும் இத்தகைய அளவிற்கு நகரக் கட்டண பேருந்துகள் விடப்படவில்லை என்பதனை உணர்ந்து நாட்டு மக்கள் அனைவரும் பாராட்டுகின்றனர்.

கிராமங்கள் செழிக்க, போக்குவரத்து வசதி அவசியம் என்பதை இந்த அரசு உணர்ந்து பட்டிதொட்டிகளில் எல்லாம், கிராமச்சாலைகளை உள்ள இடங்களில் எல்லாம் நகரக் கட்டண பேருந்துகள் விட்டிருப்பது இந்த புரட்சித் தலைவர் அவர்களுடைய ஆட்சியில்தான் என்பதை யாரும் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியாது.

ஏறத்தாழ 8,400 பேருந்துகளைப் பல்வேறு கழகங்கள் மூலம் தமிழகத்தில் போக்குவரத்துத் துறை சிறப்பாக நிர்வகித்து வருகிறது. அகில இந்தியாவில் தமிழக அரசு இத்துறையை நன்கு நிர்வகித்து வருகிற காரணத்தினால் அந்தமான் நிக்கோபார் தீவுகளில் பேருந்து போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனை நல்கும் பணியினை சேரன் போக்குவரத்துக் கழாத்திற்கு மத்திய அரசு ஒப்படைத்து இருக்கிறது. நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகம் பேருந்துகளை மிக நேரத்தியாகவும் திறமையாகவும் கட்டுவதால் டெல்லி, ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் முதலிய மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகுதியான அளவிற்கு பேருந்து கூண்டுகள் கட்டும் பணியினை செய் நம் தமிழக போக்குவரத்துக்கழகத்தை அனுகியுள்ளன.

தமிழக அரசு திருவிழாக் காலங்களில் வேறு மாநிலத்தவர் பாராட்டும் வண்ணம் போக்குவரத்து ஏற்பாடுகளை சிறப்புறச் செய்து வருகிறது. ரயில்வேயில் செய்யும் ரிசர்வ் வசதிபோல் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை மிகச் சிறந்த முறையிலே செய்து வருகிறது. மேலும் ரயில்வேயில் செய்துள்ளது போல ரிடையரிங் ரூம்ஸ் சென்னை, தஞ்சாவூர், திண்டிவனம் திருச்சி, மதுரை, சேலம், நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர், ஆகிய இடங்களில் பயணிகள் ஓய்வு அறைகளைக் கட்டி அவைகளைச் சிறப்பாக நிர்வகித்து வருகிறது. அதனை எஞ்சியுள்ள யாத்திரிக ஸ்தலங்கள் அனைத்திற்கும் வருகிற ஆண்டு விரிவாக்க வேண்டுமென்பதனை இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக்கேட்டுக் கொள்கிறேன். அத்துடன் பயணப் பொருள்கள், பாதுகாப்பு வசதிகள் எல்லா ஊர்களுக்கும் விரிவாக்கப்பட வேண்டுமென்பதை இந்த நேரத்திலே நான் வேண்டி விரும்பிக்கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்]

(முற்பகல் 11-20)

தொழிலாளர்களுக்கு அளித்திடும் சலுகைகளைப் பொறுத்த வரையில் இந்தத் துறை மற்றத் துறைகளைக் காட்டிலும் அதிகமாக பல சலுகைகளை அளித்து இருக்கிறது.

ஊதிய உயர்வினை சுமார் ரூ. 120 ஊதிய ஒப்பந்தக் குழு மூலம் கடந்த ஆண்டு அரசு உயர்த்தியதை அனைத்துத் தொழிலாளர்களும் பாராட்டியுள்ளார்கள். சென்னையில் வசிப்பவர்களுக்கு நகர ஈட்டுப்படி 8 சதவீதம் என்று முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அதேபோல் மதுரை, சேலம் கோயம்புத்தூர், திருச்சி ஆகிய நகர்களில் வசிப்பவர்களுக்கும் 5 சதவீதம் நகர ஈட்டுப்படி, அதேபோல் கிராம ஈட்டுப்படி என்று எஞ்சிய ஊர்களுக்கும் 5 சதவீதம் அளிக்கப்படுவதை தொழிலாளர்கள் அனைவரும் பாராட்டுகின்றனர். அதேபோல் மருத்துவப்படி, சலவைப்படி, மலைவாழ்விடப்படி, ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாள் தற்செயல் விடுப்பு, மகளிருக்கு மகப்பேறு விடுப்பு 90 நாட்களுக்கு அளித்தது. அதேபோல் 25 பேருந்துகளுக்கு அதிகம் உள்ள பணிமனைகளில் வானொலி, தொலைக் காட்சிப் பெட்டி, சிற்றுண்டிச்சாலை போன்ற பொழுதுபோக்கு வசதிகள் செய்து தரப்பட்டுள்ளன. சிற்றுண்டிச்சாலைகளில் குறைந்த கட்டணத்தில் உணவு வழங்குதல் விரிவாக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஆண்டொன்றுக்கு சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் 2,750 கிலோ மீட்டர் பயணம் செய்ய அனுமதித்ததை அனைத்து கழகங்களுக்கும் விரிவாக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

மேலும் தொழிலாளர் குழந்தைகள் இருவருக்குப் பள்ளி, கல்லூரிக்கு செல்ல இலவச பாஸ் வசதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. பணிக் காலங்களில் தொழிலாளர் ஒருவர் இறந்து விட்டால் அவரது ஈமச் சடங்குக்கு ரூ. 150 உடனடியாக மானியமாக வழங்கப்படுகிறது. இந்த நல்ல திட்டத்தை நான் இந்த நேரத்தில் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவருடைய குடும்பத்திற்கு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருந்த ஒருவருக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. ஊழியர் வேலை செய்து கொண்டு இருக்கும்போது வன்முறையால் இறந்துவிட்டால் ரூ. 5,000 உதவித் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இப்படிப்பட்ட நல்ல திட்டங்களை எல்லாம் இந்த நாட்டில் இருக்கிற நல்ல உள்ளம் கொண்டவர்கள் எல்லோரும் பாராட்டுகிறார்கள். தொழிலாளர்களுடைய குடும்பங்களில் நடைபெறும் திருமணங்களுக்கு குறைந்த வட்டியில் ரூ. 1,500 முன்பணம் அளிக்கிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் போன்று வீடு கட்டிக் கொள்ள மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களும் உதவிட ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்]

[1984 மார்ச் 20]

மேலும் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழக கிளை அலுவலகத்தை திருத்தணியில் வைக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். காரணம் திருத்தணி யாத்திரிகர்கள் அதிகமாக வருகின்ற பகுதியாகும். இப்படிப்பட்ட பகுதியில் ஏறத்தாழ ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட தொழிலாளர்கள் பணியாற்றிக் கொண்டு இருக்கிறார்கள். எனவே இப்படிப்பட்ட திருத்தலமான திருத்தணியில் ஒரு கிளை அலுவலகத்தைப் பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மேலும் திருத்தணி பணிமனைக்கு ஓய்வு விடுதி தனியாக கட்டித்தர வேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

ஒரே வாரியத்தில் வேலை செய்யும் சமயம் அனைத்து ஓட்டுநர்களுக்கும் ஸ்டியரிங்கு அலவன்ஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியான பள்ளிப்பட்டு தொகுதியில் பள்ளிப் பட்டு—எரும்பி கிராமத்திற்கு நகர கட்டணத்தில் ஒரு பேருந்து விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். திருத்தணியிலிருந்து பி.சி.என். கண்டிகைக்கு நகர கட்டணத்தில் ஒரு பேருந்து விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மற்றும் திருத்தணியிலிருந்து சிறுகுமி என்ற கிராமத்திற்கு ஒரு நகர கட்டண பேருந்து விட வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடந்த நான்காண்டுக் காலத்தில் மட்டும் என்னுடைய பள்ளிப் பட்டுத் தொகுதியிலே ஏறத்தாழ ஒன்பது நகரக் கட்டணப் பேருந்துகளை இந்த அரசு விட்டிருக்கிறது. நடை பயணத்தை மேற்கொண்டிருந்த கிராம மக்களெல்லாம் இன்றைக்கு நகரக் கட்டணப் பேருந்துகளிலே செல்லுகின்ற ஒரு காட்சியைப் பார்த்து என்னுடைய தொகுதியிலே இருப்பவர்களெல்லாம் பாராட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, மேலும் நான்கைந்து நகரக் கட்டணப் பேருந்துகளை என்னுடைய தொகுதியிலே விட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருத்தணியிலேயிருந்து பெங்களூருக்கு ஒரு பேருந்தினையும், திருத்தணியிலேயிருந்து பாண்டிக்கு ஒரு பேருந்தினையும், திருத்தணியிலேயிருந்து மதுரைக்கு ஒரு பேருந்தினையும் விட வேண்டுமென்று நான் இந்த நேரத்தில் வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. பூ. மு. நரசிம்மன்]

இங்கே கொண்டுவரப்பட்டிருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்றுப் பேச வாய்ப்பளித்தமைக்காக நன்றியைத் தெரிவித்து விடைபெறுகிறேன், நன்றி, வணக்கம்.

*திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 12 போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே 8,397 பேருந்துகளை ஓட்டுவதாக அரசு கூறியிருக்கிறது. ஆனால் தற்போது மக்களின் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய அளவிற்கு இது இல்லை என்று சுட்டிக்காட்ட நான் விரும்புகிறேன். அதிகமான பேருந்துகளைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஓட்ட வேண்டுமென்று மக்கள் விரும்புகிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு உள்ள நிலைமை என்னவென்றால் 60 பயணிகளை ஏற்ற வேண்டிய பேருந்துகளிலே 150 பயணிகளை ஏற்றிச் செல்கிறார்கள். தனியார் துறைக்கும், அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்குமே இந்த விஷயத்தில் பலபிடிங்களில் வித்தியாசம் இல்லாத நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

தற்போது தனியார் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் மோசமான பேருந்துகளை உபயோகப்படுத்தி, அதிகமான மக்களையும் ஏற்றி, தொழிலாளர்களுக்கு மிகக் குறைவான ஊதியம் கொடுத்து வருகின்ற அதே கொள்கைக்கு இன்றைக்கு அரசும் சென்று விடுகிறதா என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகிறது.

அரசைப் பொறுத்தவரையில் சமீப காலத்தில் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறது. தேசியமாக்குவது என்ற கொள்கையை ஏறக்குறைய சைவிடும் முறையிலே உள்ள ஒரு சட்டம். அந்த சட்டத்தின் மீது இங்கே விவாதிக்கப்பட்ட நேரத்தில் அதிகமாக அது சம்பந்தமாகப் பேசப்பட்டது என்றிருந்தாலும், ஒரு விஷயத்தை மட்டும் இந்த நேரத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். அரசால் கொடுக்கப்பட்டிருக்கக்கூடிய கொள்கைக்குறிப்பிலே வெள்ளம், அதேபோன்று வறட்சி போன்ற நிவாரணப் பணிகளுக்காக வேண்டி, பணத்தை ஒதுக்க வேண்டியிருப்பதால் இன்றைக்குத் தேசியமயமாக்குவது என்பதைப் பின் தள்ளுவதற்கு அரசு முடிவு செய்திருப்பதாகக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், வெள்ளம், வறட்சி இம்மாதிரி விஷயங்களைப் பொறுத்தவரையில் மத்திய அரசிடமிருந்து தேவையான பணத்தைப் பெற்று அதற்கு நிவாரணம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமே தவிர, தேசியமயமாக்குவதைத் தள்ளிப் போடுவதற்கு இதை காரணமாகச் சொல்லுவது சரியாக இருக்காது.

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

[1984 மார்ச் 20]

ஆனால், தமிழக அரசு தற்போது கடைப்பிடித்திருக்கும் கொள்கையான தனியார் பேருந்துகளுக்கு மேலும் புதிதாக அனுமதி வழங்குவது என்பது அரசுத் துறையைவிட தனியார் பேருந்துகளை அதிகப்படுத்தி, தேசிய மயமாக்குவது என்று தமிழக அரசு ஏற்கெனவே எடுத்துக் கொண்டிருக்கக்கூடிய கொள்கையைப் பலவீனப்படுத்துவதாகும். 1982-இலேயிருந்து 1983 வரையில் ஒரு வருஷ காலத்திலேயே 3,100-க்கு மேற்பட்ட காண்டிராக்ட் கேரேஜஸ்க்கு பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு இப்படிப்பட்ட காண்டிராக்ட் கேரேஜஸ், ஆம்னி பஸ்கள் என்ற முறையிலேயும், மற்ற முறைகளிலேயும் நிரந்தரப் பேருந்துகளாகவே பல வழித்தடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆர்.டி.ஓ.க்களும், தனியார் முதலாளிகளும் இணைந்து, இப்படி அரசுப் பேருந்துகளைப் பலவீனப்படுத்தக்கூடிய முறையிலே இன்றைக்கு நிலைமைகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன.

அதைப்போல, இண்டர் டிரான்ஸ்போர்ட், கார்ப்பரேஷன் காம்படிஷன் இன்றைக்கு ஏற்பட்டு பலயிடங்களிலே அதனால் பிரச்சினைகளும், சிக்கல்களும் ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கின்றன. தனியார் முதலாளிகள் பல வழித் தடங்களில் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு அனுமதி வழங்கி, அவர்கள் அந்த ரூட்டுகளில் சில மாதங்கள் ஓட்டிவிட்டு, இலாபம் இல்லை என்று காரணம் காட்டி பேருந்துகளை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட இடங்களில் அரசுப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு அரசு முன்வருவதில்லை. ஏன் என்றால் தனியார் முதலாளிகள் அதற்குக் குறுக்கே நிற்கிறார்கள். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமே யானால், சங்கரன் கோயிலிலேயிருந்து சிவகிரிக்கு, சங்கரன் கோயிலிலேயிருந்து கரிசான் குளத்திற்கு, சங்கரன்கோயிலிலேயிருந்து மாங்குடிக்கு, வேலூரிலேயிருந்து பரவக்கல்லுக்கு என்று இம்மாதிரியான ரூட்டுகளிலே தனியார் முதலாளிகள் பஸ்களை நிறுத்திவிட்டார்கள். அதற்குமேலே அரசு பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு அங்கே டிஸ்ட்ரிக்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் லெவலில் ஒரு கமிட்டி என்ற முறையிலே—அந்த பர்மிட்டைக் கொடுப்பதற்காக ஒரு கமிட்டி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது—அந்தக் கமிட்டியைப் பொறுத்தவரையில் இன்றைக்குத் தனியார் முதலாளிகள் தங்களுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்துவதற்கு வசதி ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஏனென்றால், அரசின் ஒரு சில அதிகாரிகளும், தனியார் முதலாளிகளும் தான் அந்தக் கமிட்டியில் இடம் பெறுகிறார்கள். இந்த விஷயத்திற்கு வருவதற்கு முன் நான் இன்னொரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அரசு அதிகாரிகளுக்குப் பணம் கொடுக்கவில்லையென்றால், தனியார் பேருந்துகளை நிறுத்துவதும், அந்தயிடத்தில் இரவோடிருவாக அரசுப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதும், அதற்குப்பிறகு பணத்தைக் கொடுத்தால் அவர்கள் அந்த அரசு பஸ்களை நிறுத்திவிட்டு, தனியார் பஸ்களை மீண்டும் ஓட்டுவதற்கு அனுமதி தருவதும் என்ற நிலைமை இருக்கிறது.

1984 மார்ச் 20] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

உதாரணமாக திருநெல்வேலி, கமுகுமலை போன்ற இடங்களில் முத்துராமலிங்கம் என்ற பெயரைக் கொண்ட பஸ், அதாவது நிறுத்தப்பட்ட பஸ் அதற்குப் பிறகும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றது. அதன் மர்மம் என்ன? இதிலே இன்னொரு விஷயத்தையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். இந்தக் குழுவின் அனுமதியைப் பெற்றால்தான் பேருந்துகளை ஓட்ட முடியும் என்ற ஒரு நிலைமை ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றது. தனியார் முதலாளிகள் தங்களுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, பல இடங்களில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கு முன் வந்தால் கூட அதற்கு இந்தக் கமிட்டியின் ஒப்புதல் கிடைக்காத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. அதன் காரணத்தால் இன்று பல இடங்களில் மக்களின் தேவைக்காக பேருந்துகள் விடப்படவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இதை ஒரு எடுத்துக்காட்டாகத்தான் நான் குறிப்பிட்டேன்.

(முற்பகல் 11-30)

தஞ்சை மாவட்டத்திலே இப்படி ஒரு மாவட்டக் குழு ஏற்படுத்தப்பட்டு இரண்டு வருட காலம் ஆகியும் அந்தக் குழு கூடவில்லை என்று தெரிகிறது. ஆகவே, மேலே இருக்கக்கூடிய, அமைச்சர் அவர்களும், சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளும் அதைக் கண்காணித்து வருகிறார்களா என்ற சந்தேகம் ஏற்படுகின்றது. ஆகவே, அரசுத் துறையில் அதிகமான பஸ்களை விடுவதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று நான் மார்க் சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பிலே வலியுறுத்துகிறேன்.

அடுத்து, பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் அதனுடைய தரம் மிக மோசமாகி இருக்கின்றது. தற்போது இயங்குகின்ற அரசின் பஸ்களைப் பார்த்தால் அப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இருக்கின்றது. உதாரணமாக ஒன்றை சொல்கிறேன். சூப்பர் டீலக்ஸ் பஸ் கூட இன்றைக்குத் தரம் குறைந்திருக்கின்றது; பல இடங்களில் குஷன் கிடையாது; வைப்பர்கள் கிடையாது; ஜன்னல்கள் உடைந்துவிட்டதன் காரணத்தால் மழைக் காலத்தில் தண்ணீர் உள்ளே வந்துவிடுகின்றது; மேலும், Push back வைப்பதற்காக உள்ள அந்த அமைப்பில் ஸ்பிரிங் வேலை செய்யவில்லை; இப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆனால், சூப்பர் டீலக்ஸ் பேருந்திற்கு அதிகமான கட்டணம் வாங்குகிறோம் என்ற உணர்வோடு, அந்தப் பொறுப்போடு என்னென்ன வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமோ அந்த முறையில் செய்து கொடுக்கவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

நீண்ட தூரம் செல்லும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஓவர் லோட் ஏற்றுவது என்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இவ்வாறு ஓவர் லோட் ஏற்றப்படுவது நீண்ட தூரம் செல்லும் பேருந்துகளில் தவிர்க்கப்பட வேண்டும். அந்தப் பேருந்துகளில்

[திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்] [1984 மார்ச் 20]

பராமரிப்பு மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றது. அதற்குக் காரணம், தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை குறைக்கப்பட வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு குறைக்கப்படுவதால், போதுமான மெயின் டெனன்ஸ் செய்வதற்குத் தொழிலாளர்கள் வைக்கப்படவில்லை என்று சொல்லப்படுகின்றது. அதன் காரணமாக இன்று பல இடங்களில் பிரேக் டவுன் ஏற்படுகின்றது. இப்படிப்பட்ட, மோசமான நிலைமையில் உள்ள பேருந்துகளை எடுத்துச் செல்ல மறுக்கின்ற ஓட்டுநர்களைப் பழிவாங்குகின்ற நிலைமை இருக்கின்றது. ரீடினேஷன் செய்யப்பட்ட டயர்களைப் ஃப்ரண்டிலே போடுவது சரியில்லை என்று சொன்ன காரணத்திற்காக சில தொழிலாளர்கள் பழிவாங்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குட்டப்பன் என்ற தொழிலாளி அப்படிச் சொன்ன காரணத்தால் பழிவாங்கப்பட்டிருக்கிறார்.

உலக வங்கியின் உதவியோடு இன்றைக்கு சில நடவடிக்கைகளை எடுக்க அரசு முயற்சிக்குகின்றது. உலக வங்கியின் உதவியோடு செய்யப்படுகின்ற காரியங்களில் சில நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் எடுக்கின்றபோது அதனை அவர்கள் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை என்ற காரணத்தால் அந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படாமல் இருக்கின்றன என்று அரசும், அமைச்சர் அவர்களும் பல தடவை ஸ்டேட்மென்ட் விட்டிருக்கிறார்கள். உலக வங்கியின் உதவியோடு காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்றால் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று அவர்கள் கட்டாயப்படுத்துகிறார்கள். கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்று சொல்வதற்கு அவர்கள் யார்? ஆகவே, இன்று பல்லவன் போக்குவரத்து கழகத்திற்காகப் கொடுக்கப்படவேண்டிய பணத்தை மட்டுமல்ல; கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டும் என்ற நிபந்தனையை நாம் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்றால் அவர்கள் செய்யக்கூடிய இன்னும் சில உதவிகளைக் கூட நிறுத்திவிடுவதாக, மிரட்டுவதாகப் பத்திரிகைகளில் வந்திருக்கின்றது. இந்த விஷயத்தைப் பொறுத்த வரையில் நாம் உலக வங்கிக்குப் பணிந்து விடுவதற்குப் பதிலாக அவர்களுடைய கொள்கையை நமது அரசு எந்த அளவிற்கு வலிமையாக எதிர்க்க வேண்டுமோ அந்த அளவிற்கு வலிமையாக எதிர்க்க வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அப்படிச் செய்யாமல் அதை ஒரு சாக்காக வைத்துக் கொண்டு மக்களின் தலையில் மேலும் அதிகமான கட்டணத்தை விதிப்பது கூடாது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொரு முக்கியமான கருத்து என்னவென்றால், நஷ்டத்தைப் பற்றிச் சொல்கிறார்கள். சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சமீபத்திலே ஒரு பெரிய ஊழல், பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் ஊழல் கண்டு பிடிக்கப்பட்டதாகப் பத்திரிகையிலே வந்திருக்கிறது. இந்த அரசு ஆட்சிப் பொறுப்பிற்கு வந்து 7 ஆண்டுகள் ஆயிற்று. ஆனால், இதுவரையில் கண்டு பிடிக்கப்படவில்லை, சமீபத்திலே வந்த அதிகாரி கண்டு பிடிக்கவில்லை என்றால்,

1984 மார்ச் 20] [திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன்]

தொடர்ந்து இந்த நடவடிக்கை நீடித்து வரும் என்ற சந்தேகத்திற்கு இடம் இருக்கிறது. சம்பந்தப்பட்ட திரு. இராஜகோபால் என்பவர் இன்று பல அமைச்சர்களுக்கு வேண்டியவர் என்று அவர் பிரச்சாரம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்.

இன்னொரு முக்கியமான பிரச்சினை என்ன என்றால், இன்று பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையிலே, என்ன என்ற முறையிலே அவற்றைக் கட்டிக் காக்க வேண்டுமோ அங்கு முறையிலே கட்டிக்காக்கவில்லை. உதாரணமாக, திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக மூட் நெம்பர் 503-லே ஓடி வந்த பி.ஓ. 801 என்ற பேருந்தை 15 நாட்களுக்கு..... (மணி அடிக்கப்பெற்றது—குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இன்னும் 7, 8 உறுப்பினர்கள் பேச வேண்டியிருக்கிறது. 10 நிமிஷம் உறுப்பினர் கேட்டார். 12 நிமிஷம் கொடுத்தேன். ஆகவே, ஏதாவது கட்டுப்பாட்டு நடந்தால்தான் நல்லது. நான் சொல்வதைக் கேட்கவில்லையென்றால், இங்கே எதற்காக நான் உட்கார்ந்து கொண்டிருக்கிறேன். 10 நிமிஷம் கேட்டதற்கு 12 நிமிஷம் கொடுத்தாயிற்று. அதற்கு மேலே கிடையாது.

திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்ப்பளித்த உங்களுக்கு முதலிலே நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். தமிழக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பயணிகளுக்குச் சிறப்பான பேருந்து வசதிகளைச் செய்து கொடுத்திருப்பதோடு, சிக்கன நடவடிக்கைகளைப் கடைப் பிடித்தும் தொழிலாளர் தோழர்களுக்கு வாரி வழங்கியும் இந்திய துணைக் கண்டத்திற்கு எடுத்துக் காட்டாகவும் முன்னோடியாகவும் திகழ்ந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை அனைத்துப் பெருமக்களும் பாராட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இதுவரையில் பேருந்துகள் சம்பந்தமாக பொறியியல் கல்லூரியில் பாடமோ, பயிற்சியோ பெறுகின்ற வாய்ப்புக்கள் இல்லாமல் இருந்தன. ஆனால், புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியிலேதான் பெரியார் மாவட்டத்திலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய நிதி உதவியோடு பொறியியல் கல்லூரி ஒன்று அமைப்பதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. பேருந்துகளை அழகாகவும் சிறப்பாகவும் இயக்குவதிலே இந்திய துணைக் கண்டத்திலே முதலிடம் வகிக்கின்ற தமிழகம், இந்தக் கல்லூரி அமைக்கப்படுமானால் புதிய வடிவமைப்புகளையும், பயணிகளுக்குச் சிறப்பான வசதிகளையும் செய்து கொடுப்பதிலே இந்திய துணைக் கண்டத்திலே மட்டுமல்ல, உலகத்திலேயே முதலிடம் வகிக்கின்ற ஒரு நிலைமை உருவாகும் என்று இந்த நேரத்திலே நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இதற்கான வாய்ப்பினை ஏற்படுத்திக் கொடுத்த எங்களுடைய

[திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

[1984 மார்ச் 20]

இதய தெய்வம் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும் பெரியார், மாவட்ட மக்கள் சார்பிலே என்னுடைய இதயங்கனிந்த நன்றியை இந்த நேரத்திலே நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையிலே இந்த அரசு உறுதியான நடைமுறையைக் கடைபிடித்து வருகிறது. கிராமப் புறத்திலே இருக்கிற அழுத்தப்பட்ட மக்கள், தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுடைய முன்னேற்றத்திற்காக அவர்களுடைய வாழ்க்கையை உயர்த்த வேண்டுமென்பதற்காக இந்த அரசு எத்தனையோ பல சமூக நலத் திட்டங்களை இன்றைக்குக் கொண்டு வந்து செயல்படுத்திக்கொண்டு வருகிறது. மக்களுடைய வாழ்க்கைத் தரத்தை முன்னேற்றுவதிலே முதலிடம் கொடுக்கின்ற வகையிலே இன்றைக்கு இந்த அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. அதே நேரத்திலே மற்றவர்கள் எந்த அளவு இந்த தேசியமயக் கொள்கையிலே இருக்கிறார்களோ அதைவிட உறுதியான நிலையிலே இந்த அரசு இன்றைக்கு இருந்து கொண்டிருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் தெரியப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

மொத்தப் பேருந்துகளிலே 62.26 சதவீதம் பொதுத் துறையிலே இயக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற தற்கு முன்னாலே, எத்தனைப் பேருந்துகள் பொதுத் துறையிலே இயக்கப்பட்டு வந்தன? இந்த அரசு பொறுப்பேற்ற பின் எத்தனைப் பேருந்துகள் பொதுத் துறையிலே கொண்டுவரப்பட்டன என்பதைக் கண்ணுற்றாலே இந்த அரசினுடைய தேசியமயக் கொள்கை உங்களுக்கெல்லாம் நன்றாகத் தெளிவாகும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 11-40)

ரசுல் விலையை மத்திய அரசு உயர்த்தி இருந்தாலும் இந்த அரசு பயணிகளின் கட்டணத்தை உயர்த்தவில்லை என்பது இந்த நேரத்தில் நாம் நினைவு கூறத் தக்கதாகும். இந்த அரசு பயணிகளுக்குப்பல வசதிகளைச் செய்து கொண்டிருக்கிறது. பற்று நோயாளிகள் சிகிச்சை பெறுவதற்காக இலவசமாக மருத்துவ மனைகளுக்குச் செல்வதற்கும், உடல் ஊனமுற்ற குழந்தைகள் தங்கள் இருப்பிடத்திலிருந்து, பள்ளி, மருத்துவமனை ஆகியவற்றிற்கு இலவசமாக பேருந்துகளில் சென்று திரும்பவும் வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்கள் சமீபப் பேருந்துகளில் சலுகைக் கட்டண வீதங்களில் பயணம் செய்ய அனுமதிக்கப்படுகின்றனர். நெரிசல் நேரங்களில் பள்ளி செல்லும் குழந்தைகள், பணிக்குச் செல்லும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் நோக்கத்துடனாக நகரங்களில் மகளிர், குழந்தைகள் பேருந்துகள் அதிகமாக டப்படுகின்றன.

1984 மார்ச் 20] [திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை)

அதேபோல விழாக் காலங்களில் பேருந்து நிலையங்களில் அதிகமாக இருக்கிற பயணிகளின் நெரிசலைக் குறைக்க தனிப்பேருந்துகள் விடப்படுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பேருந்து நிலையங்களில் குடிநீர் வசதியும், கழிப்பிட வசதியும் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே தங்களை இருக்கைகளுக்கு ஒதுக்கீடு செய்து கொள்ளும் ரிசர்வேஷன் வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திருவள்ளூர் பேருந்து நிலையங்களில் பயணிகள் தங்குவதற்கு ஓய்வு அறைகள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அதேபோல தமிழகத்தில் பேருந்துக் கழகங்கள் எந்த அளவிற்குச் சீரோடும், சிறப்போடும் செயல்படுகின்றன என்பதற்கு எடுத்துக்காட்டாக அந்தமான் தீவில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டிற்கான ஆலோசனைகளைச் சொல்வதற்கான பொறுப்பை மத்திய அரசு சேர்ன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் ஒப்படைத்துள்ளது. அந்தத் தீவுகளில் பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், தங்களது அதிகாரிகளுக்குப்பயிற்சி அளித்தல் போன்ற பொறுப்புகளை இந்தக் கழகத்திற்குக் கொடுத்துள்ளது. நம்முடைய பேருந்து கூண்டுகள் அழகாகவும், நேர்த்தியாகவும், சிறப்பாகவும் இருப்பதால் டெல்லி ஆந்திரம், கர்நாடகம், கேரளம் முதலிய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய பேருந்துகளுக்குக் கூண்டுகள் கட்டுகிற பணியை நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குக் கொடுத்திருப்பது, நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இன்றைக்கு இயங்கி வருகிற சிறப்புக்கு எடுத்துக்காட்டாக அமையும்..

பயணிகள் நலனில் அக்கறை எடுத்துக்கொண்டு வசதிகளை செய்து தருவதைப் போல இந்த அரசு தொழிலாளர்கள் நலனிலும் அக்கறை எடுத்துக் கொண்டு செயல்பட்டு வருகிறது. பயணிகளையும், தொழிலாளர்களையும் தன்னுடைய இரண்டு கண்களாகக்கொண்டு இந்த அரசு செயல்பட்டுக்கொண்டு வருகிறது. ஊதியம் பற்றிய புதிய ஒப்பந்தம் ஒன்று தொழிலாளர்களுடன் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளது. 1983 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மீதங்கள் முதல் நாளிலிருந்து இந்த ஒப்பந்தம் செயலுக்கு வந்துள்ளது. பழைய ஒப்பந்தம் அமலில் இருக்குமாசாலம் முடிவதற்கு முன்பாகவே புதிய ஒப்பந்தம் உடன்பாட்டிற்கு வந்திருக்கிறது. அதாவும் தொழிலாளர்கள் எந்தக் கோரிக்கையும் வைக்காமல், போராட்டங்களை அறிவிக்காமல் இந்த ஒப்பந்தம் அமலுக்கு வந்திருக்கிறது என்பதைப் பெருமையாக தெரிவித்துக்கொள்ளத் தடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இது முன்பு எப்போதும் இல்லாத ஒரு நிலையாகும்.

[திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்] [1984 மார்ச் 20]

சென்னை, மற்றும் மாவட்ட தலை நகரங்களில், தலைமையிடங்களில் வசிக்கிற பணியாளர்களுக்கு வீட்டு வாடகைப்படி 15 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும், மற்ற இடங்களில் வசிப்பவர்களுக்கு 12 சதவீதம் என்ற வீதத்திலும் கொடுக்கப்படுகிறது. சலவைப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு 8 ரூபாயிலிருந்து 10 ரூபாயாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. ஆண்டிற்கு 10 நாட்கள் சம்பளத்துடன் கூடிய விடுமுறை வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. மகளிருக்கு மகப்பேறு விடுப்பு 60 நாட்கள் என்று இருந்ததை 90 நாட்கள் என்று உயர்த்திக்கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மருத்துவ விடுப்பு 6 நாடிலிருந்து 8 நாளாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. பணிமனைகளில் தொழிலாளர்கள் தங்களுடைய ஓய்வு நேரத்தைக் கழிப்பதற்கு வானொலி மற்றும் தொலைக்காட்சிப் பெட்டி வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இரவுல் பணிபுரிகிற தொழிலாளர்களுக்கு இலவச சிற்றுண்டியும், தேனீரும் வழங்கப்படுகிறது. அதேபோல பணிமனைகளில் பணிபுரிகிற தொழிலாளர்களுக்கு குறைந்த விலையில் உணவு, சிற்றுண்டி முதலியன வழங்கப்படுகின்றன. ஆண்டிற்கு ஒருமுறை மாநிலம் முழுவதும் குடும்பத் தோடும் கழகப் பேருந்துகளில் இலவசமாகச் சென்று வருவதற்கான வாட்ப்பு, வசதிகள் அவர்களுக்குச் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பணியாளர்களுடைய இரண்டு பிள்ளைகளுக்கு பள்ளி, மற்றும் கல்லூரிகளுக்குச் சென்று வருவதற்கான இலவசப் பயண அனுமதிச் சீட்டு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. பணியிலே இருக்கிற தொழிலாளர்கள் இறந்துவிட்டால் அவர்களுக்கு ஈமச்சடங்குகள் செலுத்தற்காக உடனடியாக 150 ரூபாய் உதவியைப் பணம் வழங்கப்படுகிறது. அவர்களுடைய குடும்பத்திலே அல்லது அவரது ஆதரவிலே இருக்கிற ஒருவருக்குக் கழகத்திலே வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்திலிருந்து அனுமதி பெறாமலேயே அவர்களுக்கு வேலை வழங்கப்படுகிறது. திருமணம் போன்ற நல்ல காரியங்களுக்கு 6 சதவீதம் பெட்டியில், எளிய தவணையில் கடன் உதவி வழங்கப்படுகிறது. இந்த அரசுப் பணிகளுக்கு எந்த அளவிற்கு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்து இருக்கிறதோ, அதே போல் தொழிலாளர்கள் நலத்திற்கும் மிகுந்த அக்கறை காட்டி அவர்களுடைய ஓய்வொரு செயலிலும் தன்னை ஈடுபடுத்திக் கொண்டு பணியாற்றி வருகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த ஆண்டு புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம் காங்கேயம் பணிமனையில் புதிதாக கூண்டுகட்டும் பணி ஆரம்பிக்கப்பட்டதால், 60,000 ரூபாய் சிக்கனப்படுத்தப்பட்டு இருப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், நேரத்தியான முறையிலும், சிறப்பான முறையிலும், அனைவரும் பாராட்டத்தக்க வகையிலும் அந்தக் கூண்டு கட்டப்பட்டு இருக்கிறது. புதிதாக ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கும் ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகப்பணிமனை ஒன்று கொடுமுடியில் ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. ச. பாலகிருஷ்ணன்]

கொடுமுடி சுற்றுப்புற பகுதியில் பேருந்து வசதிகள் சரியாக இல்லை. குறிப்பாக ஐயம்பாளையம், ராசாம்பாளையம், குப்பம்பாளையம், பெரிய வலசு போன்ற இடங்களுக்கு பேருந்துகள் இல்லாததால் அந்தப் பகுதி மக்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அங்கே பஸ்கள் விட அரசு முன்வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மினி பஸ் ஈரோடு நகரில் இருந்து பல பகுதிகளுக்கு செல்கிறது. அந்த மினி பஸ்ஸை கனபுரம், அரசலபுரம், அரச்சலூர் போன்ற இடங்களுக்கும் விரிவுபடுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்குப் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல சீரோடும், சிறப்போடும் செயலாற்றிக்கொண்டு வருகிறது. மற்ற மாநிலங்கள் நமமுடைய மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைப் பின்பற்றி நடக்க ஆர்வம் செலுத்துகின்ற வகையில் நமமுடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் செயல்படுகின்றன என்பதைச் சொல்லி, இந்த மானியக் கோரிக்கையை வரவேற்று, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், நிர்வாகம், நாட்டுடமையாக்கப் பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவை சம்பந்தமான மானியக் கோரிக்கைகள் மீது இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில் ஒருசில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கக்கூடிய கொள்கை வளக்கக் குறிப்பிலே பஸ்களைத் தேசியமயமாக்க வேண்டும் என்ற குறிப்பு சம்பந்தமாக ஏற்கனவே இந்த அவையில் ஒரு சட்டத்தை நிறைவேற்றியிருந்தாலும் கூட எங்கள் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் புதிதாக பர்மிட் கொடுக்கக்கூடிய முறையை நாங்கள் பலமாக ஆட்சேபிக்கிறோம். அதே நேரத்திலே படிப்படியாக பஸ்களை தேசியமயமாக்குவோம் என்கிற கொள்கையை ஒரு புறத்தில் சொல்லிவிட்டு, மற்றொரு புறத்தில் புதிதாகப் பர்மிட் வழங்குவது என்பது இரட்டை வேடம் போடும் கொள்கையாக இருப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், தனியாரை ஊக்குவிக்கும் கொள்கையாகவும் இருக்கிறது என்று நான் கருதுகிறேன்.

அதே நேரத்தில் தனியார் துறை, பொதுத் துறை என்று இருந்தாலும் கூட, தொழிலாளர் நல நிலைமையைப் பொறுத்தவரையில், இந்தக் சார்ப்பரேஷனில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்கள் 2 ஆண்டுகள், 3 ஆண்டுகள் டெம்பரரியாக தொழிலாளியாகப் பணிபுரிந்து வருகிறார்கள். சார்ப்பரேஷனில் உள்ள ஸ்டான்டிங் ஆர்டரைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு இப்படிச் செய்கிறார்கள். மத்திய அரசாங்கம் வைத்து இருக்கிற மாதல் ஸ்டான்டிங் ஆர்டரைக் கூட அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளாமல், தாங்களாகவே ஒரு நிலையாணையை உருவாக்கி இரண்டு ஆண்டுகள், 3 ஆண்டுகள்

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

[1984 மார்ச் 20]

பணி புரிந்தாலும், அவர்களாகவே வேலையில் இருந்து செல்லக் கூடிய நிலைமை உருவாகியிருக்கிறது. எனவே தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு இல்லை.

அதேபோல் சம்பள விகிதங்களைப் பொறுத்தவரையில், 12 கார்ப்பரேஷன்கள் இருக்கின்றன என்று சொன்னால், ஒவ்வொன்றிற்கும் ஒரு வித்தியாசமான சம்பளம் விகிதம் இருக்கிறது. 'யூனியன்' பார்மஸ்கேல் ஆப் பே கிடையாது, பஞ்சப்படி கிடையாது. ஆகவே, ஒரே அடிப்படையில் பஞ்சப்படி, சம்பளம் ஆகியவை கொடுக்க அரசு முன்வரவேண்டும்.

இப்போது போடப்பட்டு இருக்கும் சம்பள உயர்வு பற்றி இங்கே மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் பெருமையாகச் சொல்லி இருக்கிறார்கள் எங்களை பொறுத்தவரையில் தொழிலாளர் நல அமைச்சராக இருந்தாலும் சரி, அல்லது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்தாலும் சரி, ஒரு தொழிற்சாலையில் பணியாற்றும் 60 சதவீதம் மெஜாரிட்டி தொழிலாளர்களைக் கலந்து கொண்டு தான் அவர்களின் ஒப்புதலின் பேரில் தான் ஒப்பந்தம் செய்யத் தயாராக இருக்கிறோம் என்று சொல்லி யிருந்தாலும், போக்குவரத்துத் துறையில் 3 சங்கங்கள் இருந்தாலும், அவர்கள் 60 சதவீதம் தொழிலாளர்களைக் கொண்ட அமைப்பாக இருந்தபோதிலும், அமைச்சராகவே ஒரு சங்கத்தை, அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் திணித்து, ஒரு ஒப்பந்தத்தை உருவாக்கி யிருக்கிறார்கள். இது ஒரு தொழிற்சங்க விரோத நடவடிக்கை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 11-50)

அதேபோல் இங்கே சொல்லப்பட்டு இருக்கும் மற்றொரு முக்கிய விஷயத்தைப் பற்றி நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். உலக வங்கியிடமிருந்து கடன்பெற்று பஸ்களை அதிகரிப்பதற்காக நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறீர்கள். சம்பத்தில் 'எகனாமிக்ஸ் டைம்ஸ்' என்ற பத்திரிகையில் ஒரு செய்தி வந்து இருக்கிறது. தமிழக அரசு உலக வங்கியிடமிருந்து 35 கோடி ரூபாய் பெற்று பஸ்களை அதிகரிக்க கடன் பெற்று இருப்பதாகச் செய்தி வந்திருக்கிறது.

இந்த செய்தியில் சொல்லப்பட்டிருப்பதை நான் அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். நீங்கள் அவர்களிடம் கொடுத்திருக்கிற வாக்குறுதி என்னவென்றால் வருகிற ஏப்ரல் 1-ந் தேதியிலிருந்து பஸ்கட்டணத்தை உயர்த்துகிறோம் என்பது பஸ்கள் வாங்குவதற்கு. என்று 35 கோடி ரூபாய் கடன் தருவதற்கு அவர்கள் வைத்திருக்கிற நிபந்தனை இது. இப்படிக்கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடிய சூழ்நிலையில் நீங்கள் இருக்கிறீர்கள். அவர்கள் இந்த அறிக்கையிலே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதை நான் படித்துக் காட்டுகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. எம். ஆறுமுகம்]

'The Bank team had threatened the Government with stoppage of aid, if the P.C.C. fares were not raised by 20 per cent. This envisages the raising the minimum fare from 30 paise to 40 paise' the sources said

என்று அவர்கள் பத்திரிகையில் வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். நீங்கள் ஒருபுறம் உலக வங்கியில் 35 கோடி ரூபாய் கடன்பெற்று அவர்களிடம் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்த உத்தரவாதம் கொடுத்திருக்கிறீர்கள்; இப்போது பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துவதாகச் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறீர்கள். இதைப் பி. ரீ. க்கும்போது இன்னும் கொஞ்ச காலத்தில் தமிழ்நாட்டை உலக வங்கியிடம் அடகு வைத்துவிடுவார்களோ என்ற பயம் எங்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிறது. கடன் பெற்றிருக்கிற காரணத்தால் உலக வங்கி அரசாங்கத்தை இன்றையதினம் மிரட்டுவதாக இருக்கிறது. அரசாங்கத்தின் இந்த நிலையை இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாக நாங்கள் வன்மையாகக் கண்டிக்கிறோம்.

அடுத்த, இப்போது கார்ப்பரேஷன்கள் எட்டபடிச் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதைப்பற்றி குறிப்பிட விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாநிலத்தில் செயல்படுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று. அந்தக் கழகத்தில் திரு இராஜகோபால் என்பவர் ஒரு சாதாரண கிளார்க். ஆனால் மேலதிகாரிகள், எம். டி. எல்லாம் கூட அவரைப் பார்த்து பயந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று நாங்கள் அறிகிறோம். அந்த திரு இராஜகோபாலிடம் வந்து பல அதிகாரிகள் சமாளம் வாங்குவதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அந்த நபர் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே கிட்டத்தட்ட 3 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு ஊழல் செய்திருக்கிறார். அவர் மீது வழக்கு தொடரப்பட்டு, அவர் திருச்சியில் இருக்க வேண்டுமென்ற கண்டிஷனல் பெயிலல், வெளியே வந்திருக்கிறார். ஆனால் அவர் திருச்சியில் இல்லாமல் கும்பகோணத்தில் இருக்கிறார். இப்படி 3 கோடி ரூபாய் ஊழல் செய்திருக்கிற அந்த நபர் மீது நடவடிக்கை எடுப்பதற்குப் பதிலாக அவருடைய வீட்டுத் திறப்பு விழாவுக்கு அதிகாரிகளும் அமைச்சர்களும் போய்விருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, திரு இராஜகோபால் வீட்டுத் திறப்பு விழாவுக்கு அமைச்சர்கள் போனார்கள் என்று கூறுவதின் மூலம் நிச்சயமாக உறுப்பினர் அவர்கள் திரு இராஜகோபாலை சுடப்பாற்றுகிற நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட வேண்டாம். யாரும் திரு இராஜகோபாலை கூட பாற்றுவதாக இல்லை. நீங்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லுங்கள்; அவரைக் காப்பாற்றுகின்ற முறையில் சொல்ல வேண்டாம்.

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

[1984 மார்ச் 20]

திரு. எம். ஆறுமுகம் : நாங்கள் சொல்லக்கூடியது, ஒரு போக்குவரத்துக்கழகத்தில் 3 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு கையாடல் செய்திருக்கிற நபர் வீட்டுக்கு நீங்கள் செல்லுகிறபோது அவரைப் பாதுகாக்கத்தான் நீங்கள் நடவடிக்கை எடுக்கிறீர்கள் என்று பொதுமக்கள் நம்புகிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஆர். இராதா : பொதுமக்கள் பேசுகிறார்கள் என்று சட்டமன்றத்தில் பேசக்கூடாது. நான் சம்பந்தப்பட்ட அந்த ஊரிலே இருக்கிற அமைச்சர். நானே சொல்கிறேன், தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று. ஆகவே அமைச்சர்கள் போனார்கள் என்று திரும்பத் திரும்பச் சொல்வதால் எங்களைக் களங்கப்படுத்துவதுதான் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய நோக்கம் என்று தெரிகிறது. (குறுக்கீடுகள்)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசும் போது, குறைந்த நேரமே கொடுக்கப்பட்டிருப்பதால், குறுக்கிட வேண்டாம்; கடைசியில் பதில் சொல்லும்போது குறிப்பிடலாம் என்று கூறத்துக்கொண்டிருந்தேன். இப்போது விவசாயம் வந்துவிட்டதால் சொல்கிறேன். எந்த அமைச்சரும் அங்கே போகவில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்த நபர் டீர் என்று கூட எனக்கு அடையாளம் தெரியாது. அமைச்சர் டீர், அதிகாரிகள் எல்லாம் அவரைக்கண்டு பயந்து கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அவரைப் பார்த்து அமைச்சர்கள் பயப்பட வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அவரைப் பார்த்துப் பயப்படுவதாக இருந்தால் உங்களைப் பார்த்து நாங்கள் ஏங்கே போவோம்? ஆக, அந்த கற்பனை எல்லாம் வேண்டாம். உங்களிடம் நாங்கள் தெரியமாக இருக்கும் போது வேறு யாரைப் பார்த்தும் நாங்கள் பயப்பட்டுக்கூடிய சூழ்நிலை இல்லை. மார் தவறு செய்தாலும் நடவடிக்கை எடுக்கத் தயாராக இருக்கிறோம். குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்டுவது உங்கள் கடமை, ஆனால், மாண்புமிகு பொதுப்பணித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னதைப் போல, அவருக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கின்ற வகையில் எங்களைத் தள்ளிவிடவேண்டாம் என்று பணிவோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டதற்கு நன்றி, ஆனால் நாங்கள் யாரையும் பாதுகாப்பதாக இல்லை. தொடர்புடைய நபர்கள் மீது, குற்றச்சாட்டு சுமத்தப்பட்ட நபர்மீது தொடர் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று, நாங்கள் வற்புறுத்துகிறோம் நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், சம்பந்தப்பட்ட அந்த நபர் அங்கே இருக்கிற மேலதிகாரிகளுக்குத் தெரியாமல் 3 கோடி ரூபாய்க்கு உழல் செய்திருக்க முடியாது. ஜி. எம். இருக்கிறார் எம். டி. இருக்கிறார். அவர்களுக்குத் தெரியாமல் எப்படி 3

[1984 மார்ச் 20]

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

கோடி ரூபாய் ஊழல் நடந்திருக்கும்? ஆகவே, சம்பந்தப்பட்ட அந்த அதிகாரிகள் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். ஆனால் நீங்கள் ஜி. எம். ஆக இருந்த அதிகாரிக்கு பிரமோஷன் கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அங்கே எம். டி. ஆக இருந்தவரை இப்போது நீங்கள் வெளிநாட்டிற்கு அனுப்பியிருக்கிறீர்கள். ஊழல் சம்பந்தப்பட்ட எம். டி. ஆக இருக்கக்கூடியவருக்குப் பிரமோஷன் கொடுத்து, இன்றைக்கு வெளிநாட்டிற்கு சுற்றுப்பயணமாக அனுப்பியிருக்கிறீர்கள். இதைத்தான் நான் கேட்கிறேன். அவர்களைப் பாதுகாக்கின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. அவர் மீது கடுமையான விசாரணையை நீங்கள் எடுக்கவேண்டும். சி. பி. ஐ. விசாரணைக்கான உத்தரவைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பாடி கட்டுவதற்காக பர்மிட் வாங்குவதற்கு ஒரு வண்டி இருக்கிறது. ஒரே எண்ணில் 6 வண்டிகள் ஓடப்பட்டிருக்கின்றன. இது சம்பந்தமாக 'ஹைவேஸ் ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட்' சர்வே செய்யும்போது பெங்களூரில் அந்த வண்டி பிடிக்கப்பட்டிருக்கிறது அதை யார் செய்தது? ஒரே ஒரு நம்பரில் 6 வண்டிகள் ஓட்டப்பட்டிருக்கின்றன. என்ன நடவடிக்கை எடுத்தீர்கள்? இதுவரையில் நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஏ.டி.சியில் கிருஷ்ணகிரியில் 5,000 லிட்டர் டீசல் திருடு போய் இருக்கிறது. அது எங்கே போயிற்று, யாராவது சாப்பிட்டார்களா? அதை ஏன் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை? நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், நீங்கள் தலைவர்களின் பெயரால் போக்குவரத்துக் கழகங்களை வைத்திருக்கிறீர்கள். ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகம், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம், நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் என்று பெரிய பெரிய பாரம்பரியம் மிக்க தலைவர்களின் பெயரை வைத்திருக்கிறீர்கள். இதனால் என்ன நடக்கிறது என்றால், ஜீவா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் ஊழல், பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 5,000 லிட்டர் பெட்ரோல் காணோம். இது பத்திரிகைகளில் வந்தால், அசிங்கம். இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்வதெல்லாம், போக்குவரத்துக் கழகத்தை உங்கள் சேகர் யத்திற்குப் பிரிக்காதீர்கள். ஒரே ஒரு கழகமாக அமைக்கவேண்டுமென்பதை வலியுறுத்திக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதே போன்று, தொழிலாளர்கள் பிரச்சினை போனால் பிரச்சினையாக இருந்தாலும் சரி, அல்லது மற்ற பல பிரச்சினைகளாக இருந்தாலும் சரி, தயவு செய்து தொழிற்சங்கத் தலைவர்களை அழைத்துப் பேசவேண்டும். தொழிற்சங்க உரிமைகளை நீங்கள் தடுத்து நிறுத்திக் கூடாது. ஊக்க போனஸ் சொடுக்கும் போது, தேவையானவர்களுக்கு மட்டுமே போனஸ் சொடுக்க

[திரு. எம். ஆறுமுகம்]

[1984 மார்ச் 20]

கிறீர்கள். ஆனால் தொடர்ச்சியாக வேலைக்கு வருபவர்களுக்கு இந்த ஊக்க போனஸ் கொடுக்கப்படவில்லை. இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை மாற்றுவதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஒட்டப்பிடாரம் சட்டமன்றத் தொகுதியை மையமாக வைத்து நகரப் பேருந்துகளை விடவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அதைச் செய்யவேண்டும்.

அவினாசியை மையமாக்க வைத்து, எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் டவுன் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும்.

இனையாங்குடி ஒன்றியத்தில் இரண்டு டவுன் பஸ்கள் வேண்டுமென்று கேட்டு, சுமார் 2 வருஷமாகிறது. இதுவரையிலும் விடவில்லை ஆகவே அந்த பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் மூன்றாகப் பிரிக்கப் பட்ட பிறகு, சென்னையிலே இருக்கின்ற பி.டி.சி. பஸ்ஸிற்கு மட்டும் தான் பத்திரிகையிலே பணியாற்றுபவர்களுக்கு இலவச பஸ்பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். அவ்வாறு இல்லாமல், தமிழகம் முழுவதும் பத்திரிகைத் துறையிலே பணிபுரிகின்ற அத்தனை நபர்களுக்கும், எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் பஸ்பாஸ் இலவசமாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து பொள்ளாச்சியிலிருந்து திருச்சி செல்லக் கூடிய திருவள்ளூர் போக்குவரத்து நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே அதை மீண்டும் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

*திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில் : தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து மான்யக் கோரிக்கை மீது நடைபெறுகின்ற விவாதத்தில் பங்கு கொண்டு, என்னுடைய சில கருத்துக்களை இந்த மன்றத்தின் முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

(நண்பகல் 12.00)

தமிழகத்திலே போக்குவரத்துத் துறை மிகச் சிறந்த முறையில் செயலாற்றிக் கொண்டிருக்கிற ஒரு துறை என்ற புகழ் இருந்தது. ஆனால் அந்தப் புகழ் படிப்படியாகக் குறைந்து வருகிறது என்பதை வேதனையுடன் நான் கூறிக்கொள்ள முற்படுகிறேன். தமிழகத்தில் தனியார்த் துறையிலும், பொதுத் துறையிலும் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. தனியார்த் துறைகளில் பல விதமான வசதிகளுடன் பிரயாணிகளைக் கவர்ந்து இழுக்கின்ற நிலையில், பொதுத் துறை சர்வீஸ்களோடு போட்டி போட்டுக் கொண்டு, இன்றைய தினம் இயங்கி வருகிறது. பொதுத் துறையில் பல வசதிகள் இருந்தும், இப்போது அந்த வசதிகள் நீங்கி வருவதை நாம் பார்க்கிறோம். பொதுத் துறை போக்குவரத்து

1984 மார்ச் 20] [திரு. யி. முசுமது இஸ்மாயில்]

பஸ்களில் பொருத்தப்பட்ட கேசட்டுகள், ரெக்கார்டுகள் இலவசமாயெல்லாம் மாற்றியிருக்கிறார்கள். அவை பழுதுபார்க்கப்பட்டு, மீண்டும் பொருத்தப்படும் என்று மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது நிச்சயமாக கவனிக்கப்பட்டு, பொருத்தப்படும் என்று உறுதியாக நம்புகிறோம். நீண்ட வழித் தூடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கும் குளுகுளு பஸ்களிலே, பிரயாணிகளைக் கவர்வதற்காக, வீடியோ கேசட்டுகள் இருந்துவந்ததைக் கூட இப்போது மாற்றி வருகிறார்கள். தனியார்த்துறைகள் மிகத் தீவிரமாக இதிலே ஈடுபட்டு கவர்ச்சிகளை அதிகரித்து வருகிறபோது, வசதிகளை அதிகமாகச் செய்து தருகின்றபோது, போக்குவரத்துத் துறையில் அதிகக் நலையிலே இருக்க வேண்டிய பொதுத் துறை செய்து தருகின்ற வசதிகளைக் குறைத்து வருகின்ற காரணத்தால் நாம் பயணிகளைக் கவருகின்ற நிலையிலிருந்து பின்தங்கிய நிலைக்குத் தள்ளப்பட வேண்டிய ஒரு அபாயகரமான நிலை ஏற்பட்டுவிடும் என்று நான் அஞ்சுகிறேன். எனவே அரசு இந்த நிலைகளை எல்லாம் கவனத்தில் கொண்டு பயணிகளுக்குத் தேவையான வசதிகளைச் செய்து உரவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் வலியுறுத்திக்கூற விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில் தனியார்களால் ஈட்டுகின்ற அதே வேளையில் பொதுத் துறையில் ஓடுகின்ற பஸ்கள், அதை நடத்துகின்ற நிறுவனங்கள் நஷ்டத்தில் நடந்துகொண்டு வருவதாக செய்திகள் வருகின்றன. நல்ல வசதிகளைச் செய்து தருகின்ற தனியார் போக்குவரத்துத் துறை லாபத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறபோது, பொதுத் துறையில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் மட்டும் எப்படி நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்பதை என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை. பொதுத் துறையில் லாபம் ஏற்படுத்துவதற்காக பல வழிமுறைகளை அரசாங்கம் மேற்கொண்டு வருவது என்பது அபாயகரமான வழிமுறைகள் என்பதை நான் சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பஸ் ஊழியர்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைத்து வருகிறார்கள். புதிதாக ஊழியர்களைச் சேர்த்துக் கொள்ளவையும் குறைத்து வருகிறார்கள். இப்படியும் பஸ் ஊழியர்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைப்பதன் மூலமாக அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகின்ற அல்லது நிறுவனங்களுக்கு ஏற்படுகின்ற செலவைக் குறைப்பதன் வாயிலாக அதிகமான லாபம் வருவதற்கான முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருவது என்பது மிக அபாயகரமானது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். உதாரணமாக நீண்ட வழித் தடங்களிலே ஓடுகின்ற பஸ் ஓட்டுநர்கள் குறிப்பாக இரவு நேரங்களில் ஓட்டி வருகின்றபோது சில தூரத்திற்கு அப்பால் மாற்று ஓட்டுநர்கள் அங்கே வருவது வழக்கம். இப்போது ஊழியர்களின் எண்ணிக்கைக் குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தால், இரவு நேரங்களில் ஓட்டுகின்ற ஓட்டுநர்கள் அதிகமான தூரத்தைக் கடக்க வேண்டிய காரணத்தால், அதிகமான ஆக்சிடென்ட்கள் ஏற்படுவதற்கு வழி ஏற்படுகிறது. எனவே, நாம் ஒருபுறம் லாபத்தைக் கருதி செயல்படுகிறபோது அரக்கஞ்சு சொந்தமான பஸ்கள் சேதம் அடைவது மட்டுமல்லாமல், சில மனித உயிர்

[திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்] [1984 மார்ச் 20]

களைக் கூட பலியிட வேண்டிய பயங்கரமான நிலை ஏற்பட்டு விடுகிறது. எனவே, மனித உயிர்களைப் பலியிட வேண்டாம் என்று நான் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். வசதிகளை அதிகம் செய்து தருவதோடு, வேலை பார்க்கின்ற ஊழியர்களுக்கு வேண்டிய, வேலை உயர்வு பதவி உயர்வுகள் ஆகியவற்றைச் செலவதற்கும் அரசாங்கத்திற்குப் பொறுப்பு உண்டு. சில குறிப்பிட்ட கேட்ட்கரியில் வேலை பார்த்து வருகின்ற தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக அந்த நிலையிலேதான் இருந்து வேலை பார்க்க வேண்டி வருகிறது. உதாரணமாக கண்டக்டராக இருப்பவர்கள் தொடர்ந்து கண்டக்டராக பணியாற்ற வேண்டிய நிலையும், இன்ஸ்பெக்டராக இருப்பவர்கள் நீண்ட காலமாக இன்ஸ்பெக்டராகவே இருக்க வேண்டிய நிலையும் ஏற்படுகிறது. பதவி உயர்வுக்கான வழிகள் அதிகமாக இல்லாத காரணத்தால் ஊழியர்கள் மிகுந்த குறைபாடுகளைத் தேக்கிவைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைக் களைவதற்கு அரசாங்கம் முன்வர வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அத்தோடு சில சந்தர்ப்பங்களில் விபத்துக்கள் ஏற்பட்டு விட்டால் அதற்கான முழுப் பொறுப்பையும் அவர்களே ஏற்க வேண்டிய நிலைக்கு அவர்கள் தள்ளப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக, கிரிமினல் சப்டம் 304-ஏ பிரிவின்படி வழக்குத் தொடருகிறபோது வழக்கு நடைமுறையில் இருக்கிறபோது, அவர்களை சஸ்பென்சனில் நிறுத்துகிறார்கள். வழக்கை விடுதலை ஆகிவிட்டால் அவர்களை மீண்டும் வேலையில் அமர்த்த வேண்டும். ஆனால் சில சந்தர்ப்பங்களில் அரசு இந்த நிலையை மேற்கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. குறிப்பாக ஒரு தனி நபருடைய விவகாரம் என்கவனத்திற்குச் சென்றே ரெப்பீட்டது. டீட்டபொம்மன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தில் வேலை பார்த்து வருகிற ராஜாசிங் என்ற ஓட்டுநர் மீது 304-ஏ என்ற வழக்கு போடப்பட்டிருந்தது. வழக்கு இப்போது பைசலாக விடுதலை வாங்கியிருக்கிறார்கள். வழக்கு நடந்து கொண்டிருக்கிறபோது சஸ்பென்சனில் இருந்த அவர் வேறு ஒரு இடத்திற்கு இடமாற்றம் செய்யப்பட்டார் இப்போது வழக்கின் முடிவு இட்டபித்தரான வருவா என்று தொந்தர்பிறகு, 4 தினங்களுக்கு முன்னர் அவரை வேலையில் இருந்து நீக்கம் செய்திருக்கிறார்கள். இது போன்ற சில கேஸ்களை சம்பந்தப்பட்ட விவரங்கள் என்னும் இருக்கின்றன. விடுதலையானபின் விட்டால் அவர்களை மீண்டும் வேலையில் சேர்த்து பணியாற்றச் செய்வதில்லை. சில கேஸ்களை உங்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். வெள்ளைச்சாமி என்ற ஒருவர் 304-ஏ என்ற வழக்கு சம்பந்தப்பட்டு இப்போது தொடர்ந்து வேலையில் பணியாற்றி வருகிறார். கிங்ஸ்ன் என்பவர் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார் தற்காலிகமாக. ராஜா மேகன் என்பவர் 3 விபத்துக்களிலே சம்பந்தப்பட்டவர், அதிலே பணியாற்றுகொண்டு இருக்கிறார்கள். இதைப் போல பாரபட்சமான முறையிலே, இந்த நிறுவனங்களின் அதிகாரிகள் நடந்து வருகிறார்கள் என்பதை நான் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்]

அந்த ராஜாசிங் என்பவர் நிர்வாகத்தின் மீது சில குற்றச் சாட்டுகளைச் சொன்னது தான், அவர் செய்த மிகப்பெரிய தவறு. நிர்வாகம் ஊழல் புரிந்து வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக் காட்டியதற்காக, அரசு மேலதிகாரிகளுக்கு விண்ணப்பம் சமர்ப்பித்ததற்காக, அவர் இன்றைய தினம் வேலை நீக்கம் செய்யப் பட்டிருக்கிறார் என்ற சந்தேகம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே, ராஜாசிங் சம்பந்தப்பட்ட விஷயத்தை அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அவர் I.N.T.U.C. தொழிற் சங்கத்தைச் சார்ந்தவர். கட்டடமாமன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றியவர். 6—1—1984-ல் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார். அவரை கிரிமினல் கேஸில் வீடுதலை செய்து நீதிமன்றம் 10—1—1984-ல் தீர்ப்பு வழங்கியது.

பஸ் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த அளவில், அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற கொள்கை கூடுமான வரையில் எல்லா பஸ்களையும், தேய்சேமயமாக்க வேண்டும் என்பது. இதற்கான சட்ட உருவாக்கம் வந்தது 1973 என்று கருதுகிறேன். தொடர்ச்சியாக 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆக்கபூர்வமான சில நடவடிக்கைகளை அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறது. படிப்படியாக பஸ் பேருந்துகளின் தடங்களையெல்லாம் அரசு ஏற்பதற்குப் பதிலாக 1976 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அந்த நிலைகள் முழுவதுமாக மாற்றப் பட்டிருப்பதாக அறிகிறேன். 1976-ல் மாற்றுக் கட்சியின் ஆட்சி இருந்தது. அதாவது நேரிடையாக ராஷ்டிரபதியின் ஆட்சி இருந்த போது, படிப்படியாக பழைய சூழ்நிலையை மாற்றி, தனியார் பேருந்துகளை விடுவதற்கான வசதிகளை, அந்த ஆட்சிப் பொறுப்பில் இருந்தவர்கள் செய்து தந்திருக்கிறார்கள்.

11—12—1976 அன்று அரசு வெளியிட்ட எக்ஸிக்யூடிவ் உத்தரவுப்படி, 3 பேருந்துகளையோ, அல்லது அதற்குக் குறைவான பேருந்துகளையோ வைத்துக் கொண்டிருந்தால், தனி நபர்கள் பெற்றிருக்கிற உரிமம் காலாவதியாகிறபோது, அவர்களுக்கு மீண்டும் உரிமம் தரவேண்டும் என்ற புதிய நிலை உருவாக்கப்பட்டிருந்தது. அதேபோல 11—1—1977-ல் 3 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருப்பவர்களுக்கு, ஒரு குறிப்பிட்ட கால கட்டத்தைச் சொல்லி, அந்தக்கால கட்டத்திற்குள், அதிகமான அளவு வைத்துக் கொண்டிருக்காமல், அதை அவர்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்குப் பங்கிடு செய்து கொடுத்தால், அல்லது வேறு நபர்களின் பெயரில் மாற்றம் செய்து விட்டால், மாற்றம் செய்த பிறகு 3 பஸ்களை மட்டுமே அவர்கள் வைத்துக் கொண்டிருந்தால், அவர்களுக்கும் அனுமதிக்கலாம் என்று உத்தரவு பிறப்பிக்கப் பட்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது.

[திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்] [1984 மார்ச் 20]

இன்றைய தினம் அரசு கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தப் புதிய சட்டத்தின் மூலமாக, பழைய சட்டம் முழுவதுமாக தண்ணீர் கலக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று குற்றம் சாட்டுகிறேன். படிப் படியாக அரசு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்ற நிலைமையை மாற்றி, ராஷ்டிரபதி அரசு பொறுப்பிலே இருந்தபோது 3 பஸ்களை மட்டுமே வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று இருந்த நிலைமையை மாற்றி, இன்றைய தினம் அரசு 5 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களைச் சிறிய பஸ் உடைமையாளர்கள் என்று விளக்கம் தந்து, தனியார் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ள முடியும் என்று வழிவகை செய்து தந்திருக்கிறார்கள். அது மட்டும் அல்லாமல் ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும் உரிமம் வழங்கும் திட்டத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

ஏற்கெனவே 1,800 பஸ் முதலாளிகள் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியும். இந்த 1,800 பேர்களுக்கும் மேலும் 2 பஸ்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதாக இருந்தால், ஏறத்தாழ 3,600 பேருந்துகளுக்கு நாம் உரிமம் வழங்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. அப்படிப் பார்க்கிற போது, தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட பஸ் போக்குவரத்துக்களிலே இதுவரையில் இருந்த ஆதிக்க நிலையை இழந்து விடுகிற தன்மை ஏற்படுகிறது என்று சுட்டிக் காட்டி வரும்புகிறேன்.

அரசுத் துறையில் இப்போது ஓடிக் கொண்டிருக்கிற பஸ்கள் தொகை 8,442. தனியார் துறையில் ஓடிக் கொண்டிருக்கும் பஸ்கள் 5,117. மேலும் நீங்கள் 3,600 பஸ்களுக்கு உரிமம் வழங்குவதாக இருந்தால், தனியார்களுடைய பேருந்துகள் 8,700-ஐ தாண்டிவிடுகிறது. ஆக, பொதுத் துறைக்கு இருக்க வேண்டிய ஆதிக்க நிலை மாறி, அந்த ஆதிக்க நிலை தனியார் துறைக்கு செல்ல வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்ற அந்தக் கொள்கை சரிந்து விடுகிறது, தோற்கடிக்கப்பட்டு விடுகிறது என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

இன்னும் இப்பொழுது உச்ச நீதிமன்றம் சுட்டிக் காட்டிய சில கருத்துக்களைக் கொண்டு, இந்த திட்டத்தை முறைப்படுத்துவதற்கான வகையில் பலவிதமான மாற்றங்கள் இப்போது செய்யப்பட்டிருக்கிறது. உச்ச நீதிமன்றம் சுட்டிக் காட்டியது, காலம் மாறிவிட்ட காரணத்தாலே, தேவைப்படுகிற சில மாற்றங்களை செய்து கொள்ளலாம் என்று கோடிட்டுக் காட்டினார்கள்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. பி. முகமது இஸ்மாயில்]

அதுபோல, 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டம் கொண்டு வந்த போது 5 ஆண்டுகளில் அத்தனை பஸ் ரூட்டுகளும் தேசிய யம மாக்கப்படும் என்று அந்தக் கட்டத்திலே குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. இப்போது 1984 ஆம் ஆண்டில் நாம் இருக்கிறோம். உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு 31—10—1983 ஏறத்தாழ 10 ஆண்டுகளுக்கு இந்த முயற்சியை நாம் மேற்கொண்டும், அதை முழுவதும் செய்ய முடியாத அளவுக்கு உச்ச நீதிமன்றத்தினுடைய தடை இருந்த காரணத்தால், இந்த திட்டத்தை முன்னுக்குக் கொண்டு செல்ல முடியவில்லை. 10 ஆம் ஆண்டைத் தாண்டிய போது, 1973 ஆம் ஆண்டில் அடுத்த 5 ஆண்டுகளுக்குள் தேசியமயமாக்கப்பட வேண்டும் என்ற நிலையை ஏற்படுத்திய காரணத்தால், காலம் மாறிவிட்டது தகுந்த முறையில் மாற்றங்கள் செய்ய வேண்டும் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பின் மூலமாக அறிவித்தது. அதைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, இந்த 1984 ஆம் ஆண்டில், மீண்டும் 5 ஆண்டுகளில் தேசிய மயமாக்குவோம் என்று சொல்லாமல், படிப்படியாக தேசிய மயமாக்கப்படும் என்று சொல்லப்படுகிறது இங்கே தான் மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அடுத்து 3 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதை மாற்றி 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்பதற்கு உரிமம் வழங்க சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதன் காரணமாக அதிகமான பேருந்துகள் தனியார் துறைக்கு போகிற நிலை வருகிறது. எனவே, பொதுவாக பார்க்கிறபோது, நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்ற அரசாங்கத்தின் கொள்கையிலிருந்து அவர்கள் வெகுதூரம் சென்றிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

எங்களைப் பொறுத்த வரையில் முழுமையாக தனியார்களுக்கு வசதி செய்து தரக் கூடாது என்ற நிலையில் நாங்கள் இல்லை. 3 பஸ்களை வைத்திருக்கின்றவர்கள் சிறிய தொழிலதிபர்கள் என்று ஏற்றுக்கொள்கிறோம். ஆனால் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் சிறு தொழிலதிபர்கள் என்பதை எங்களால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை. இதன் மூலமாக சிறிய தொழிலதிபர்கள் பெரிய தொழில் அதிபர்களாக வலுவான தொழிலதிபர்களாக ஆவதற்குத்தான் வழி வகுக்கப்படுகிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொருளாதாரப் பங்கீடு என்ற கொள்கையிலே கூட மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். தனியார்கள் 5 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சட்டம் இயற்றியிருந்தாலும்கூட அதை நடைமுறைப்படுத்துகிறபோது 3 பேருந்துகள் வரையில் நிறுத்திக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

[1984 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 12-10)

* திரு. செ. செம்மலை : மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கின்ற மானியக் கோரிக்கைகளை வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்வதற்கு அனுமதியளித்த தங்களுக்கு நான் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது நடைபெற்ற விவாதத்தில் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சியினர் பேசுகின்ற போது எந்தக் குறையும் சொல்ல முடியாத அளவுக்கு அவர்கள் அவர்களுடைய ஆலோசனைகளை இந்த மாமன்றத்திலே எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள் என்ற ஒரு நிலையைப் பார்க்கிறபோது இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை தமிழ் நாட்டிலே எந்த அளவுக்கு சீரோடும் சிறப்போடும் செயலாற்றி வருகிறது என்பதை அது தெள்ளத் தெளிவாக எடுத்துக் காட்டுகிறது.

இந்த நிர்வாகத்தைப் பொறுத்த வரையில் மிகவும் திறமையாகவும் மிகவும் சாமர்த்தியமாகவும் நிதானப் போக்குடனும் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை நிர்வகித்து வருகிற மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களையும் அதிலே பணிபுரிகின்ற அத்தனை அலுவலர்களையும் நான் பாராட்டக் கட்டமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

வெயிலில் உள்ளவர்களுக்குத்தான் நிழலின் அருமை தெரியும் என்று சொல்வார்கள். அதைப்போல வெளி மாநிலங்களுக்கு நாம் சென்று பார்த்து வருகிறபோது தான் அங்கே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் எந்த அளவுக்கு பொதுமக்களுக்கு பயனுள்ளவையாக இருக்கின்றன என்பதை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறபோதுதான் தமிழ்நாட்டிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களின் செயல்முறைகள் பெரிதும் பாராட்டக்கூடிய அளவில் இருக்கின்றது தெரியும் என நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

இருந்தாலும் கூட ஒரு சில பேர்கள் குட்டையைக் குழப்பி மீன் பிடிக்கலாம் என்ற நினைப்போடு ஏதாவது குறையைத் தேடிச் சொண்டு இருக்கிறார்கள் என்பதை எனக்கு முன்னாலே பேசிய திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர் திரு சுந்தரம் அவர்களுடைய பேச்சிலே நான் கண்டேன். திரு சுந்தரம் அவர்கள் பேசியபோது தேசிய மயக் கொள்கை என்ன ஆனது என்றும் உச்ச நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பை நீங்கள் மதிக்கத் தவறி விட்டீர்கள் என்றும் சொன்னார்கள். நான் தங்கள் மூலமாக அவரையும் அவரது இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்களையும் கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நீதிமன்றத் தீர்ப்புக்கு மதிப்புக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறீர்கள். ஆனால் அதே சமயத்தில் நீதிமன்றத்திலிருந்து வருகிற சம்மனளை வாங்கமாட்டோம் என்றும் சொல்கிறீர்கள். ஆகவே நீங்கள் நீதித் துறைக்கு எந்த அளவுக்கு மதிப்புத்

1984 மார்ச் 20] [திரு. செ. செம்மலை]

தருகிறீர்கள் என்பதை நாடு நன்றாக அறிந்து கொண்டிருக்கிறது. நான் ஒரு உதாரணத்திற்காகச் சொல்கிறேன். 'ஊருக்கு தானடி உபதேசம் உனக்கு இல்லையடி' என்ற முறையில் ஆட்சிக்கு ஏதாவது காரணத்தை காட்டுகிறபோது தான் அவர்கள் நீதிமன்றத்தை உதாரணமாக எடுத்துக் கொண்டு சொல்கிறார்கள் ஆனால் அவர்கள் நீதிமன்றத்தின் சம்மனை வாங்க மாட்டேன் என்று சொல்லி அதற்கு கட்டுப்பாடாமல் இருப்பது ஏன் என்று தெரியவில்லை. ஆனால் இன்றைக்கு இந்த அரசைப் பொறுத்த வரையில் தேசியமயக் கொள்கையில் எந்த அளவுக்கு உறுதியாகவும், தெளிவாகவும் இருக்கிறது என்பதை இந்த சட்ட முன்வடிவை இந்த மன்றத்தில் விவாதிக்கிறபோது மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் மிகவும் தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னார்கள். 1973 ஆம் ஆண்டு தேசியமயமாக்கப்படவேண்டும் என்ற அந்தச் சட்டம் இங்கே வந்த பிறகு, நான் மாண்புமிகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர்களை பார்த்து கேட்கிறேன். தனியார் இரிமையாளர்கள் திவபேர் கோர்ட்டுக்கு சென்ற பிறகு அதற்கு தடை வாங்கிய பிறகு அதற்கு பின்னால் தனியாருக்கு நீங்கள் ஏன் உரிமங்கள் கொடுத்தீர்கள். அதற்கு உள்ளபடியான காரணம் என்ன என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் உங்கள் மூலமாக கேட்க விரும்புகிறேன்.

அதே போல் அ.இ.அ.தி.மு.கழகம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு எந்த தனியாருக்கும் உரிமம் வழங்கவில்லை என்பதையும் அவர்களுடைய ஞாபகத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன். இதை பொறுத்த வரையில், அதுவும் அ.இ.அ.தி.மு. கழகம் இங்கே ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு உயர் நீதிமன்றத்தில் அந்த வழக்கின் தீர்ப்பு பாதகமாக வந்த பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு அந்த வழக்கை அப்பீல் செய்தது இந்த அரசு தான் என்பதையும், இன்றைக்கு தேசிய மய கொள்கையில் இந்த அரசு தெளிவாக இருக்கிறது என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன். இப்போது படிப்படியாக, நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு உமாநாத் அவர்கள் சொல்வது போல் (priority basis) எதற்கு முன்னுரிமை கொடுப்பது என்ற அந்த அடிப்படையில் அந்த அனுகு முறையில் இந்த அரசு செயல்பட்டு வருகிறது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் நான் தெளிவாகச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அதேபோல் எனக்கு முன்னால் பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொல்லியது போல் தமிழ் நாட்டில் நடைபெறும் இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுடைய சேவைகள் மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து வந்து எங்களுக்கு இந்த கழகங்களின் சேவை வேண்டும் என்று சொல்லுகிற அளவுக்கு கோவாவிலிருந்தும், அந்தமானிலிருந்தும் நம்முடைய போக்கு வரத்துக் கழகங்களின் டனிகளை எங்களுக்கும் செய்து கொடுங்கள் என்று அவர்கள் நம்மிடம் கேட்டுப் பெறுகிற நிலையை பார்க்கிறபோது நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழக

[திரு. செ. செம்மலை]

[184 மார்ச் 20]

கங்கள் இன்றைக்கு மற்ற மாநிலங்களைவிட நல்ல முறையில் செயல்படுகின்றன. செயல்பட்டு வருகின்றன என்பதை இந்த நேரத்தில் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இண்டஸ்ட்ரிஸைப் பொறுத்த வரையில் மிக முக்கியமானது கடந்த 4, 5 ஆண்டு காலத்தில் பார்ப்போமானால், (Industrial peace) என்ற ஒரு நிலையை நாம் உருவாக்கியிருக்கிறோம். அதற்குக் காரணம் நம்முடைய மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தான் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள முடியும். இன்றைக்கு wage s tlem nt) 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை போடுகிற நிலை இருக்கிறது. எந்த இயக்கத்தைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் எந்த சங்கத்தைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளத்தக்க முறையில் இன்றைக்கு ஒரு தொழில் அமைதி நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்களில் ஏற்பட்டு இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் பெருமையோடு சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 66 ஆயிரம் தொழிலாளர்கள் இன்றைக்கு நிம்மதியோடு இருக்கிறார்கள். எனவே சில இயக்கங்களைச் சார்ந்தவர்களுக்கு, சில சங்கத்தை சார்ந்தவர்களுக்கு பொறாமையாகக் கூட இருக்கிறது. நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் தொழிலாளர்கள் பழி வாங்கப் படுகிறார்கள் என்று ஓரிரு உதாரணங்கள் மூலம் இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு எந்தப் போராட்டமும் இல்லாமல் எந்த போராட்டமும் நடைபெறும் நிலையில் அவர்களுடைய நியாயமான கோரிக்கைகள் தீர்க்கப்பட்டு வருகிறது. “வெறும் சோஷல்கள் போடுவதாலே நியாயங்கள் எட்டிக்கூப்பட்டு விடும் என்று வலிவு இல்லாத பலவீனமான போக்கு எந்த சங்கத் தொழிலாளர்களுக்கும் இருக்கக் கூடாத” என்று நம்முடைய மாண்புமிகு அரசாங்க கொறடா திருப்பூர் மணிமாடன் அவர்கள் இங்கே ஒரு சமயம் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல் எந்தச் சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் எப்படிப்பட்டவர்களாக இருந்தாலும் அவர்கள் கோரிக்கை வைக்கிறபோது அந்த கோரிக்கையின் நியாயத்தின் அடிப்படையில் இந்த அரசு அந்தக் கோரிக்கைகளை அணுகி அந்தப் பிரச்சினைகளை தீர்த்து இருக்கிறது என்பதை இந்த நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. செ. செம்மலை]

அதேபோல் மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. நேர்மச்சந்திரன் அவர்கள் இங்கே சொல்லுகிறபோது, சில தொழிலாளர்கள் சட்ட விரோதமாக, சில தொழிலாளர்கள் பொதுமக்களை பாதிக்கிற வகையில் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகிறபோது உங்கள் பேச்சுக்ள் அவர்களை ஊக்குவிக்கிற வகையில் அமைந்து விடக் கூடாது என்பதை நான் உங்களுக்கு வேண்டுகோளாக வைக்க கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். காரணம் பஸ் ஓட்டுகிறபோது அதில் பயணம்செய்கிறபோது எந்த காரணமும் இன்றி நடு ரோட்டிலே பஸ்களை நிறுத்துவதும் குடித்துவிட்டுத்தான் பஸ்ஸை ஓட்டுவேன் பொது மக்களின் அபாயத்தை பற்றி எங்களுக்கு கவலை இல்லை என்று சொல்லும் தொழிலாளர்கள் சட்ட விரோதமான காரியங்களில் ஈடுபடும் தொழிலாளர்கள் மீது இந்த நிர்வாகம் நடவடிக்கை எடுக்கிறபோது அவர்களை ஈடுபாற்றுகிற முயற்சியில் நாம் ஈடுபடக்கூடாது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் பொதுமக்களின் நன்மையை முதன்மையாக கொண்டு போது மக்களுக்கு எந்த வகையிலும் பாதிப்பு கூடாது என்ற அடிப்படையில் இந்தத் துறை செயல்படுகிறது என்பதை நான் அவர்களுக்கு தெரிவித்துக்கொள்ள உடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் ஒன்றை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் மேலான கவனத்திற்கு கொண்டு வர விருப்புகிறேன். இன்றைக்கு நம் முடைய அ.இ.அ.தி.மு. கழகம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு ஏற்கனவே இருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை இரண்டு மடங்காக ஆகியிருக்கிறது. இந்த அரசு பொறுப்பு ஏற்றபோது 4,977 பேருந்துகள் இருந்தன. ஆனால் இன்றைக்கு இந்த பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 8,448 ஆகும். ஆகவே இரு மடங்காக பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை உயர்த்தி இருக்கிறோம். இந்த பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் அதுவும் Uneconomic routes என்ற அளவில் கிராமங்களுக்கு பஸ் போகாத இடங்களில் பஸ் போக முடியாது என்று சொல்லக்கூடிய இடங்களுக்கு எல்லாம் இன்றைக்கு நாம் பஸ் விட்டு பொதுமக்களுடைய நன்மையை கருதி அவர்களுக்கு பேருந்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுத்து இருக்கிறோம். அதனால் போக்கு வரத்துக் கழகங்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படுகிற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதற்கு காரணம் அங்கே வசூல் குறைவு என்பது மட்டும் அல்ல டையர், டிசல் மற்றும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் போன்ற பொருட்களின் விலை ஏற்றம் இது போன்ற நிலைகளில் அவர்களுக்கு அதனால் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்ற ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்வது மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸ் மூலமாக அரசுக்கு அவர்கள் வரியை செலுத்துகிறார்கள். இப்படி Uneconomic routes போன்ற வழித்தடங்களில் போகிற பஸ்களுக்கு ஏற்படுகிற நஷ்டத்தை

[திரு. செ. செம்மலை]

[1984 மார்ச் 20]

ஈடுகட்டுவதற்கு அரசு, போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு ஏதாவது தொகையை மானியமாக அளிக்கவேண்டும். அடபடி செய்தால் தான் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் அப்படிப்பட்ட கிராம மக்களுக்கு மேலும் வசதி செய்து தருகிற அளவுக்கு அவர்களுக்கு மேலும் பேருந்துகளை இயக்க முடியும் என்று நான் வேண்டி வரும்பி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12.20)

அடுத்து, இன்னும் ஓரிரு பிரச்சனைகளை அமைச்சரவர்களுடைய மேலான கவனத்திற்கு வைக்க விரும்புகிறேன். இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாக ஒரே குறிப்பிட்ட இடத்திற்குப் போக்தவரத்து வசதி செய்யும்பொழுது, பேருந்துகளை இயக்குகின்றபொழுது தேவையற்ற போட்டி ஏற்பட்டு இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குமே நஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அதைத் தவிர்க்கும் விதத்தில், இரண்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அலுவலாளர்களும் ஒன்றாக உட்கார்ந்து சுமுகமான முறையிலே பேசி, டைமிங்கிலேயெல்லாம் விட்டுக் கொடுத்து பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆம்னி பஸ்கள் என்று சொல்லப்படும் கான்ட்ராக்ட் கேரேஜ்கள் இன்றைய தினம் போக்குவரத்துக் கழகம் விடுகின்ற பஸ்களுக்குப் போட்டியாக இருக்கின்ற சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதை முறைப்படுத்தி, கட்டுப்படுத்த வேண்டுமென்று வேண்டி வரும்பிக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அவர்களுக்கு டாக்ஸ் குறைவாக இருப்பதால்தான் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குப் போட்டியாக பஸ்களை விட்டு அதிக இலாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள். எனவே, அவர்களுக்கு டாக்ஸை உயர்த்துவதன் மூலம் இதைக் கட்டுப்படுத்த முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பிட்ட வழித்தடங்களை அரசாங்கம் ஸ்கீம் ரூட்ஸ் என்று அறிவித்து அந்த இடத்திற்குத் தனியார்களுக்கு உரிமங்களை வழங்காத அளவிற்கு நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சேலத்தில் இயங்கி வருகின்ற அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம், 65 இலட்சம் ரூபாய் நடட்டத்தில் நடைபெற்று வந்த நிலைமைகள் மாறி, 1982-83-இல் 37 இலட்சம் ரூபாய் இலாபமாக ஈட்டித் தந்திருக்கிறது; இந்த ஆண்டு 10 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தை ஈடுகட்டி, இலாபத்திலே அந்த நிர்வாகம் நடந்து வருகிறது என்றால், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழக நிர்வாகத் திறமைதான் அதற்குக் காரணம் என்பதை நான் எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. செ. செம்மலை]

அந்தப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பிலே இரண்டொரு கோரிக்கைகளை வைப்பதற்கு நான் விரும்புகிறேன். ஏற்கனவே மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் இந்த மனறத்திலே அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களுக்காக மருத்துவ வசதி செய்து கொடுக்க மருத்துவரை நியமிப்பதாக வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். ஆனால் மருத்துவர் இன்னும் நியமனம் செய்யப்படவில்லை. அதைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சங்கிரி, ஓமலூர் ஆகிய இரண்டு இடங்களிலேயும் டெப்போ கட்டுவதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, ஆனால் நில ஆர்ஜிதம் சம்பந்தமாக அந்தப் பணியில் தேக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதையும் விரைவில் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அங்கே பணியுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக நிலம் வாங்கப்பட்டு, அர்ப்பண வேண்டி சீல்த் காரணமாக அது தடைப்பட்டு அந்த நிலத்தை அக்குயர் செய்வதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது. அந்தக் கோப்பையும் விரைவுபடுத்தி, அந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு விரைவாக வீடு கட்டித் தருகின்ற நிலைமைகளை ஏற்படுத்தித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், சேலத்திலிருந்து பெங்களூருக்குச் செல்ல அதிக பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இப்பொழுது அதிகமான அளவிற்கு, ஆம்னி பஸ் வைத்திருக்கின்ற தனியார்கள் ஆதிக்கம் செலுத்தி வருகிறார்கள். எனவே, கர்நாடக அரசோடு பேச்சுவார்த்தை நடத்தி, இன்டர்ஸ்டேட் அக்ரிமெண்ட்டை விரைவுபடுத்தி ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எனவே, அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் சேலத்திலிருந்து பெங்களூருக்கு அதிகமான பஸ்களை விட வேண்டும். அப்பொழுதுதான் தனியார் ஆம்னி கான்ட்ராக்ட் கேரேஜ்களின் ஆதிக்கத்தைக் குறைக்க முடியும், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் மேலும் இலாபத்தில் இயங்க முடியும் என்ற கருத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களின் முனடி வைத்து, பேசுவதற்கு வாய்ப்பு கொடுத்தமைக்கு நன்றி கூறி, முடிக்கிறேன்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : பேரவை மாற்றுத் தலைவரவர்களே, நாட்டுமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பின் மேலும், மோட்டார் வண்டிகள்—சட்டங்கள்—நருவாகம் என்ற தலைப்பின் கீழும் நடைபெறுகின்ற விவாதத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

[திரு. செ. செம்மலை] [1984 மார்ச் 20]

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பிலே, 1973 ஆம் ஆண்டு பொங்கல் புத்தாண்டு அன்று பேருந்துகளைத் தேசிய மயம் ஆக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையை அறிவித்தது. அதற்குப் பிறகு பஸ் முதலாளிகள் உயர்நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றார்கள்; அதற்குப் பிறகு உச்ச நீதிமன்றத்திற்குச் சென்றார்கள். பத்தாண்டுக் காலத்திற்கும் மேலாக அதைக் கிடப்பிலே போட்டுவிட்டார்கள். பஸ் முதலாளிகளைப் பற்றி உங்களுக்குத் தெரியும். ஏனென்றால் அவர்களோடு நீங்கள் நெருக்கமாக இருப்பவர்கள். அவர்கள் சகலகலாவல்லவர்கள். அவர்கள் எப்படிப்பட்ட காரியங்களைச் செய்வார்கள் என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். அப்படிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகள் கோர்ட்டுக்குச் சென்றார்கள். அதன்மீது 1983 ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதத்தில் தீர்ப்பு ஆகி, ஐந்து மாதங்களுக்கு மேலாகியும் இதுவரையிலே இந்த அரசு எந்தத் தனிப்பட்ட முதலாளியின்மீதும் கை வைக்கவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நாம் எல்லோரும் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்களின் வழி வந்தவர்கள் என்று சொல்கிறோம். திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் 1967 ஆம் ஆண்டு ஆட்சியை அமைத்து தேசியமயமாக்கின்ற கொள்கை, தமிழ்நாடு என்று பெயர் வைக்கின்ற கொள்கை, சுயமரியாதைத் திருமணத்தைச் சட்டமாக்கிய கொள்கை இப்படிப்பட்ட கொள்கைகளில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் உறுதியாக நின்றார்கள். இப்படி பலராலும் பாராட்டப்படக் கூடிய முறையில் தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கையைப் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் உருவாக்கினார்கள். ஆனால் இன்றைய தினம் நீங்கள் அதிலே திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து மென்ஸ், மென்ஸ் அதனை மாற்றுகின்ற நிலைமை இருக்கின்றது. அதாவது நீலகிரி மாவட்டத்தில் அந்தக் கொள்கையின் நிலைமைகளின் காரணமாக உச்சநீதிமன்றத்திற்கு சென்றதிலிருந்து இப்படி மென்ஸ் மென்ஸ் பலதிருத்தங்களைக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள் அப்படி காலத்திற்கேற்ற வகையில் அந்தச் சட்டத்தைத் திருத்திக்கொள்ளலாம் என்று உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்து விட்டது என்று நீங்கள் சொன்னவுடனே பஸ் முதலாளிகள் சாதகமாக அந்தத் திருத்தங்களைப் பயன்படுத்துவார்கள். ஆகவே தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையை நீங்கள் கடைப்பிடிக்கவில்லை என்பது தெரிகின்றது. மேலும் நாட்டு மக்கள் உங்கள்மீது சந்தேகப்படக்கூடிய அளவில் நீங்கள் பஸ் முதலாளிகளைச் சந்தித்து பலவிதமான பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தி, பலவகையான மர்மமான விவாதங்கள் நடத்தி தேசிய மயமாக்குகின்ற கொள்கைக்கு விரோதமாக நீங்கள் இருக்கிறீர்கள் என்று குற்றச்சாட்டாக இங்கே நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பாபு ஜனார்த்தனன்]

பஸ் முதலாளிகள் இன்றைய தினம் 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற கொள்கையை நீங்கள் உருவாக்கி வைத்திருக்கிறீர்கள். 3 பஸ்களைத்தான் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்றிருந்ததை 5 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று நீங்கள் மாற்றுவதன் காரணத்தால் தேசியமயமாக்குகின்ற கொள்கை அமல் நடத்தப்படுகின்றபோது, பல பஸ்களை உடையவர்கள், அதிகமான பஸ்களுக்கு முதலாளிகளாக இருக்க மாட்டார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்கள் தங்கள் பிள்ளைகளின் பேரிலும் மற்றவர்களின் பேரிலும் அப்போது மாற்றிவிடுவார்கள் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். * * மதுரைக்கும், சென்னைக்கும் செல்கின்ற வைகை எக்ஸ்ப்ரஸிலே 16 பெட்டிகள் இருந்தன. இன்றைய தினம் அது 8 பெட்டிகளாகக் குறைக்கப்பட்டுவிட்டன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். * * *

திரு. என். எஸ். வி. சித்தன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக உறுப்பினர் அவர்கள் தன்னுடைய கருத்தைச் சொல்லிக்கொண்டே வந்தார்கள். வைகை எக்ஸ்ப்ரஸிலே அதிகமான அளவில் இருந்த பெட்டிகள் குறைக்கப்பட்டுவிட்டன என்று சொன்னார்கள். நான் அறிந்த வரையில், எனக்கு இருக்கின்ற அனுபவத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதிலே கூட்டம் அதிகம் இல்லை என்ற காரணத்தால்தான் குறைத்தார்கள். அதுபற்றி அந்த வண்டியிலே செல்பவர்களுக்குத் தெரியும். ஆகவே * * * என்ற சர்ச்சைக்குரிய விஷயங்களுக்கு அவர் போகவேண்டாம் என்றும், இந்த அவையிலே பேசவேண்டியதை மட்டும் அவர் பேசினால் பொருத்தமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். * * *

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இவை எல்லாம் நமக்குச் சம்பந்தப்படாதவை ; திரு. துரைமுருகன் சொன்னதிலிருந்து எல்லாம் நீக்கப்படுகின்றன. திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் சீக்கிரமாக முடிக்க வேண்டும்.

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : நான் என்ன தப்பாகப் பேசினேன் ? அதை ஏன் நீக்குகிறீர்கள் ?

****மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.**

[1984 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 12-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கையிலே அதற்கான ஆதாரங்கள் ஏதும் இல்லாத நிலைமையில் பொதுப் படையான குற்றச்சாட்டை சொல்லக் கூடாது. இவற்றை எல்லாம் அவைக் குறிப்பில் ஏற்ற வேண்டாம்.

**

**

**

திரு. பாபு ஜனார்த்தனன் : சென்னை மதுரை வையைக் க்ஸ்பிரசில் 16 பெட்டிகள் ஓட்டியதை 78 பெட்டிகளாக்கி விட்டார்கள். எந்த பஸ் முதலாளி தன்னுடைய செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி ஆக்கினார் என்பதை இந்த நேரத்தில் கேட்பது என்னுடைய கடமை என்று நினைக்கிறேன்.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய தேசியமயக் கொள்கைக்கு விரோதமாக இருக்கிறவர்கள் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலே உறுப்பினராக இருக்க வேண்டாம் என்று சொன்னவர் எங்களுடைய கலைஞர் அவர்கள்.

அது மட்டுமல்ல, 1971-லே நீங்கள் இந்தப் புத்தகத்திலே குறிப்பிட்டதைப் போல, சதர்ன் ரோட்வேஸ், ஆனமலை டிரான்ஸ்போர்ட், ராமன் அன்ட் ராமன், கும்பகோணம், சக்தி விலாஸ் போன்ற தனியார்களுடைய பஸ்களை எல்லாம் தேசிய மயமாக்கிவிட்ட பெருமை திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திற்கு அதனுடைய துணைத் தலைவர் கலைஞருக்கு உண்டு. அப்படி தேசிய மயமாக்கப்பட்ட கொள்கையை அமுல்படுத்தலாம் என்று உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பு கொடுத்துங்கூட, இந்த 5, 6 மாதங்களாக நீங்கள் அதைப் பற்றி எந்தவித நடவடிக்கையும் எடுக்கவில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே குற்றச்சாட்டாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லாம் சோழன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திலே ரூ. 1 கோடி ஊழல் என்று சொன்னார்கள். அதிலே சம்பந்தப்பட்டவர்களை இந்த அரசு பாதுகாக்கிறது என்பதை திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் சார்பிலே நான் குற்றச் சாட்டாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக் கீழ்க் அசற்றப்பெற்றது.

1984 மார்ச் 20] [திரு. பாபு ஜினார்த்தனன்]

அதே போல் வேலூரில் அச்சகத்தில் போலி டிக்கட்டுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன; பல மாதங்கள், பல வருஷங்களாகியும் கூட அவற்றின்மீது நடவடிக்கை இல்லையென்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தெரிந்தோ, தெரியாமலோ தேசியமயக் கொள்கையிலே அதனுடைய நிர்வாகமாவது சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் அது சரியாக இல்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே, 1982-லே ஆக்ஸிடுடன்டுகளாலே இறந்தவர்களுடைய எண்ணிக்கை 3,738. அது மட்டுமல்ல, 14,842 பேர்களுக்குக் காயம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, சரியாக நிர்வாக முறையில்லை என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அப்படி நிர்வாக முறை இருப்பதற்கு உதாரணத்திற்கு நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே இரவிலே வேலை செய்பவர்களுக்கு, அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு சரியான முறையிலே ஓய்விலை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்னையிலே திருவள்ளூர் பஸ் போக்குவரத்து கழக நிலையத்திலே, பணி புரிபவர்களுக்கு ஓய்வு எடுக்க ஒரு அறை கொடுத்திருக்கிறார்கள். அங்கே ஓய்வு பெறமுடியாது. ஏனென்றால் அங்கே ஒரு டி.வி. வைத்திருக்கிறார்கள். வேலை செய்பவர்கள் தங்கி ஓய்வெடுக்க வேண்டிய இடத்திலே டி.வி. வைத்திருக்கிறார்கள். இரவிலே டி.வி.யைப் பார்த்துவிட்டு மறுபடியும் ஓட்டினால் நிச்சயமாக ஆக்ஸிடுடன்ட் ஏற்படும் என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதே போல், தொழிலாளர்களுக்குச் சலவைப் படியாக ரூ. 10 கொடுக்கிறார்கள். அதிலே பணியாற்றுகின்ற தொழிலாளர்களுக்குக் குறைந்தபட்சம் ரூ. 25-வது தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறியியல் கழகம் ஆகியவற்றில் 8.33 சதவீதம் கொடையாகத் தரப்படுகிறது. மற்ற இடங்களில் அதிகமாக ரூ. 350 வரை தரப்படுகிறது. ஆகவே, பட்டுக்கோட்டை அழகிரி போக்குவரத்துக் கழகம், திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம், பொறியியல் கழகம் ஆகியவற்றில் பணிபுரிபவர்களுக்கும் ரூ. 350 கொடையாகத் தர வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதேபோல என்னுடைய தொகுதியில் 1982ல் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே பெரணமல்லூர்—செய்யாறு நகரப் பேரூந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டு, அவர்களும் தன்னுடைய பி.ஏ. மூலம் தந்தைப் பெரியார் போக்குவரத்து கழகத்திற்குச் சொன்னார்கள். ஆனால் அந்த எம்.டி. அவர்கள் ஒரு மினி மோட்டார் மன்னராக இருக்கிறார்கள். ஆகவே

[திரு. பாபு ஜினார்த்தனன்]

[1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியும் நகரப் பேருந்தை விடவில்லை. செய்யாறு—பெரணமல்லூர் நகரப் பேருந்து விட அமைச்சர் அவர்கள் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு அமர்கிறேன்.

* திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மூன்றாம் எண். மானியக் கோரிக்கை மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். முந்தைய ஆட்சி காலத்தை விட இன்றைக்கு இந்த அரசு தமிழகத்திலே ஏராளமான பேருந்துகளை விட்டிருப்பதை தமிழக மக்கள் மட்டுமல்லாமல், பிற மாநில மக்களும் பாராட்டுகிறார்கள். அந்த அளவிற்கு சீரும், சிறப்புமாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையை நடத்தி வருகிற நமது மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும், இதய தெய்வம் புரட்சித் தலைவர் அவர்களையும் இதயபூர்வமாக நான் பாராட்டிக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ்கள் ஓடாத கிராமங்களே இருக்கக்கூடாது என்ற அடிப்படையில் இன்றைக்கு பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. குறிப்பாக நெல்லை மாவட்டத்தில் கட்டபொம்மன் போக்குவரத்து கழகத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அங்கே பணிபுரிகிற அனைத்து அதிகாரிகளையும் நான் பாராட்டிக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். நெல்லை மாவட்டத்தில் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிற கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைச் சேர்ந்த நிர்வாக இயக்குநர் ஈசாக் அவர்களையும், அசிஸ்டென்ட் டிரைபிங் மாணேஜர் செந்தில் அவர்களையும், அந்த மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், ஆர்.டி.ஓ. டெபுடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் போன்றவர்களுக்கும் என்னுடைய பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அவர்கள் நேரடியாகச் சென்று கிராமப்பகுதி சுளில் உள்ள ரோடுகளை பார்வையிட்டு நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒத்துழைப்பு தருகிற வகையில் நெடுஞ்சாலை துறை பொறியாளர்கள் பி.டி. ஓ.-க்கள் நல்ல முறையில் பணியாற்றி வருகிறார்கள். இதன் காரணமாக அந்தப் பகுதி மக்கள் இந்த அதிகாரிகளை மிகவும் பாராட்டுகிறார்கள். ஆனாலும் அன்சர்வ்ட்-ஏரியா என்ற அடிப்படையில் நாங்குநேரி பகுதியில் 39 கிராமங்கள் இருக்கின்றன. அங்கே இருக்கிற 14 கிராமங்களில் பெரிய பஸ்களை ஓட்ட முடியாத அளவிற்கு ரோடுகள் மிகவும் குறுகலாகவும், வளைவாகவும் இருப்பதால் இரண்டு மினி பஸ்களை விட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கே பேசிய எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர் அவர்களுக்கு ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலிருந்து நேசமணி போக்குவரத்துக் கழகம் பிரிவதற்கு முன்னாலே, இரண்டும் ஒன்றாக இருந்த நேரத்தில், நாகர்கோவில் இராணித் தோட்டத்தில் அமைந்திருந்த போது, திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சிக்

1984 மார்ச் 20] (திரு. மு. ஜான்வின்சென்ட்).

காலத்தில் அங்கே நடைபெற்ற சம்பவத்தை அவர்கள் மறந்திருக்க மாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன். இன்றைக்கு நெல்லை, குமரி மாவட்டங்களைப் பொறுத்தவரையில் அங்கே இருக்கிற பொதுமக்கள் இந்த அரசையும், அங்கே இருக்கிற போக்குவரத்து அனைத்து அதிகாரிகளையும் பாராட்டுகிறார்கள்.

இங்கே எனக்கு முன்னாலே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் வைகை எக்ஸ்பிரசில் 16 பெட்டிகள் ஓடியதை மத்திய அரசு நிறுத்திவிட்டது என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு மாண்புமிகு சித்தன் அவர்கள் ஒரு விளக்கத்தைச் சொன்னார்கள். ஒரு வேளை காங்கிரஸ் ஆட்சிக்கு 16 என்ற நம்பர் நல்ல நம்பர் இல்லையென்று நிறுத்திவிட்டார்களோ என்று எண்ணுகிறேன்.

அடுத்து பஸ்களை மாநில அளவிலே விலைக்கு வாங்கக்கூடிய அளவிற்கு பெரிய முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இன்றைக்கு தமிழகத்தில் அப்படிப்பட்ட நிலையில் போக்குவரத்துத் துறையை நடத்துகிற அமைச்சரை நாம் பெறவில்லை, என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இங்கே இருக்கிற ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனின் பேருந்துகளுக்கு ஒவ்வொரு குறிப்பிட்ட வர்ணத்தை பூசவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் வர்ணத்தை நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு நெல்லை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில் வள்ளியூர் டெப்போ செயல்பட்டு வந்தாலும் கூட முக்கியமான, இதயம் போன்ற பகுதியான நாங்குநேரியில் டெப்போ இல்லாத காரணத்தினால் அங்கே இருக்கிற பேருந்துகள் வள்ளியூருக்கு சென்று டீசல் பிடிக்கிற நிலை இருக்கிறது. அதனால் கிட்டத்தட்ட 32 கிலோ மீட்டர் அந்த பஸ்கள் செல்லவேண்டியிருக்கின்றன. ஆகவே நாங்குநேரி தொகுதியில் வள்ளியூரில் ஒரு டெப்போ இருப்பதைப் போல, நாங்குநேரியிலும் ஒரு டெப்போ ஏற்படுத்தித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு கோரிக்கையை வைக்க விரும்புகிறேன். அன்றைக்கு கே. டி. சி. என். டி. சி. ஒன்றாக செயல்பட்டு வந்த நேரத்தில் சிறந்த விளையாட்டு வீரர்களை தேர்ந்தெடுக்கும் வகையில் கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் தேர்ந்தெடுத்தார்கள். இன்றைக்கு என். டி. சியில் சார்ஜ்மேனாக பணிபுரிகிற சந்தனமரியார் என்பவர் சிறந்த வாலிபால் விளையாட்டு வீரர். அவரை விளையாட்டுக்காக மட்டுமல்லாது, அவரது செயல்திறனையும் கண்டு அவரைப் பணியில் எடுத்து அவர்கள் இன்றைக்குப் பணியாற்றிவருகிறார்கள். 9 பேருக்கு பிரமோஷன் கொடுத்துவிட்டு அவருக்கு மட்டும் பிரமோஷன் கிடைக்காத நிலை இருக்கிறது. அதோடு அசிஸ்டண்ட் போர்மென், சார்ஜ்

(திரு. மு. ஜான்வின்சென்ட்)

[1984 மார்ச் 20]

மென் ஆகிய இரு பதவிகளை அபாலீஷ் செய்துவிட்டார்கள். ஆகவே, அவருடைய விளையாட்டுத் திறமையின் அடிப்படையிலும், வேலையின் திறமையின் அடிப்படையிலும், விளையாட்டு வீரர்களை ஊக்குவிக்கின்ற அடிப்படையிலும், நியாயத்தின் அடிப்படையிலும் அவருக்கு பிரமோஷன் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-40)

என். டி. சி., கே. டி. சி. பஸ்கள் தடம் எண் 64, 65 எக்ஸ்பிரஸ்ஸாகவும், பாஸ்ட் பாசஞ்சராகவும் ஓடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. வள்ளியூரில் இருந்து சென்று இடையில் இறங்கவேண்டிய பயணிகள் இதனால் செல்ல முடியாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே, ஏர்வாடி வழியாக சாதாரண பஸ்கள் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நேசமணி கார்ப்பரேஷன் நாகர்கோவிலில் இருந்து திருச்செந்தூருக்கு நிறைய பஸ்கள் விடுகிறது. அந்த பஸ் கனியக் காவின்ன, கன்னியாகுமரி, வள்ளியூர், துளாக்குடியிருப்பு, மஞ்சூர்புரம் வழியாக திருச்செந்தூர் செல்கின்றபோது துளாக்குடியிருப்பு இடத்தில் ஒரு ஸ்டேஜ் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

என். டி. சி., கே. டி. சி. பஸ்கள் 59, 59-ஏ கூட்டப்பள்ளிக்கு சென்று வருவதற்கு வசதி செய்து தரவேண்டும். அதன் காரணமாக அங்கேயுள்ள மாணவர்களுக்கும், ஆசிரியர்களுக்கும் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் பள்ளிக்குச் செல்ல வசதியாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

தமிழகத்தில் இதற்கு முன்னாலே இருந்த ஆட்சியைவிட இந்த ஆட்சியில் தான் அத்தனை கிராமங்களுக்கும் பஸ் விட்டு இருக்கிறது. ஆகவே, அதற்காக தமிழக முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களுக்கும், அதிகாரிகளுக்கும் பாராட்டுக்களையும் நன்றியையும் தெரிவித்து, வாய்ப்புக்கு நன்றி கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். என். இராமசாமி: மாண்புமிகு பேரவையின் துணைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது நான் சார்ந்துள்ள க்ரான்தி காமராஜ் தேசிய காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பில் என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு தமிழகத்தில் உள்ள கிராமங்களுக்கு அதிகமான பஸ்களை விட அரசு ஏற்பாடு செய்துள்ளது. ஆனால் கிராமங்களுக்குச் செல்கிற பாதைகள் சரியாக இல்லை. அங்கேயுள்ள தார் ரோடுகள் அனைத்தும் துண்டிக்கப்பட்டு, உடைக்கப்பட்டு, மேடு பள்ளமாக இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. அங்கே எல்லாம் நகரப் பேருந்துகள் செல்கின்றன. இப்படிப்பட்ட நிலைமை இருப்பதால் பஸ்களின் டயர்கள் ரிப்பேர் ஆகி

1984 மார்ச் 20]

விடுகிறது. ஸ்பிரிங் பிளேடு உடைந்து விடுகிறது. அதிகமான பஸ்கள் செல்ல முடியவில்லை. அந்தத் தார் ரோடுகளை ஏன் செப்பனிடவில்லை என்று தூத்துக்குடி ஹைவேஸ் பொதுப் பணித்துறை அதிகாரிகளிடத்தில் விசாரித்தேன். எங்களுக்கு இதற்காக ஒதுக்கப்படுகின்ற ரூபாய் குறைவாக இருக்கிறது. ஆகவே, தார் ரோடுகளை உடனடியாகப் போடமுடியாது என்று சொல்லிவிட்டார்கள். ஆகவே, அந்தக் கிராமச் சாலைகளையும், இணைப்புச் சாலைகளையும் செப்பனிட்டு, தார் ரோடு போடுவதற்காக அரசு அதிகமான தொகையை ஒதுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பஸ்கள் போகும் வழித்தடங்களில் பாலங்களை அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டதன் அடிப்படையில், கடந்த 4 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு ஆழ்வார்நகர் ஒன்றியத்தின் கடம்பா என்ற இடத்தில் புரையூர் செல்ல ஒரு பாலம் கட்ட மதிப்பீடுகள் தயாரித்து நான்காண்டுகள் ஆகியும் இன்னும் வேலைகள் நடைபெறாமல் இருக்கின்றன. ஆகவே, அந்தப் பாலத்தை உடனடியாகக் கட்டித்தர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருச்செந்தூர்-திருநெல்வேலி பஸ்பாதை 35 மைல் நீளம் உள்ளது. ஏற்கெனவே அங்கே நிறைய பஸ்கள் ஒடிக்கொண்டு இருக்கின்றன. பஸ்களில் இன்றைக்கு 64 சீட்தான் போடவேண்டும். ஆனால் ஏற்கெனவே உள்ள பஸ்களில் சுமார் 100-125 சீட்டு போட்டு, அதிகமான பாசஞ்சர்களை ஏற்றி, வருவதால், பயணிகளுக்கு மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த வழித்தடத்தில் அதிகமான பேருந்துகளை விட்டு, குறைந்த அளவு 64 சீட்டுக்கு மேல் அனுமதிக்காமல், அந்த பேருந்துகள் செல்ல அரசு வழிவகை செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருச்செந்தூரில் ஒரு பெரிய தேவஸ்தானம் இருக்கிறது. அந்தக் கோயிலுக்கு வெளியூர்களிலிருந்து அதிகமாக மக்கள் வருகிறார்கள். அந்தப் பெரிய தேவஸ்தானம் இருக்கக்கூடிய திருச்செந்தூருக்கு சென்னையிலிருந்து இப்போது திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழக பேருந்து ஒன்று ஓடுகிறது. ஏற்கெனவே ஓடுகின்ற அந்த பேருந்துடன் இன்னொரு பேருந்தையும் கூடுதலாக விடவேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நகரப் பேருந்துகள் இப்போது 30 கிலோமீட்டர் தூரமாக இருக்கிறது. அதை 35 கிலோமீட்டர் அளவுக்கு நீட்டிக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பணிபுரியும் தொழிலாளர்களுக்கு மத்திய அரசு பொதுத்துறை நிறுவனங்களில் கொடுக்கப்படும் குறைந்தபட்ச ஊதியம் மற்ற சலுகைகள் எல்லாம் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(திரு. எஸ். என். இராமசாமி) [1984 மார்ச் 20]

1976 ஆம் ஆண்டில், மிசா காலத்தில் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு உடனடியாக அனைவருக்கும் வேலை கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கிராமப்புறங்களில் புது வழித்தடங்களில் பஸ் விடப்பட்டு வசூல் அதிகமாக இருந்தாலும்கூட, சில இடங்களில் ஓடிக் கொண்டிருந்த பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டிருக்கின்றன. குறிப்பாக, எனது தொகுதியில், திருச்செந்தூர்-சாலை புதுர்டவுன் பஸ் ஒன்று ஓடிக்கொண்டிருந்தது. அதில் அதிகமாக வசூல் இருந்தும், நிறுத்தியிருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே அந்த வழித் தடத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பேருந்தை மீண்டும் ஓட்ட அனுமதி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

விரைவுப் பேருந்துகள் பெரும்பாலும் இரவு நேரங்களில்தான் ஓடுகின்றன. அப்போதுதான் லாரிகளும் அதிகமாக ஓடுகின்றன. சில நேரங்களில் இரவு வேளையில் பஸ்-லாரி மோதி விபத்துக்கள் ஏற்படுவதால் இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரையில் லாரிகள் சாலையில் ஓடாமல் இருப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்தால் விபத்துக்கள் அதிகமாக வராது தவிர்க்க முடியும். எனவே, இரவு 12 மணி முதல் 3 மணி வரையில் லாரிகளை எங்காவது ஓர் இடத்தில் நிறுத்திவிட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை).

சென்னையிலிருந்து பிரயாணிகள் அதிக தூரம் வெளியூர் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால், சென்னை பஸ் டிப்போவில் காலை வந்த பஸ் மாலை வரை நிறுத்தி வைத்து சர்வீஸ் செய்யப் படுகிறது பணிமனையிலிருந்து. செல்லக்கூடிய பஸ்களை கண்காணிக்கக்கூடிய ஊழியர்கள் சரியான முறையில் கண்காணிக்காமல் இருப்பதால் மீண்டும் அந்த பஸ்கள் மாலை நேரத்தில் வழித் தடங்களில் ஓடுகின்றபோது இடையிலே ரிப்பேர் ஏற்பட வழி வகை உள்ளது. ஆகவே, அந்த டெப்போவில் உள்ள பணியாளர்கள் நல்ல முறையில் சர்வீஸ் செய்துக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன் வணக்கம்.

THIRU K. S. G. HAJA SHAREEF: Mr. Chairman, I rise to speak on the Demands Nos. 3, 40, 54 placed before this House by the Hon. Minister for Transport. Sir, I find from the books that have been placed before this House that the Government is operating about 8,500 buses and the Private Sector is operating about 5,100 buses altogether about 13,600 buses are being employed in our State. It is a distressing fact for me to find that the Government have poured in about Rs. 127 crores in this venture and I would like to know from the Hon. Minister what is the return for this huge amount. Is it 7 per cent or 8 per cent, or 3 per cent, 2 per cent or 1 per cent. ? But on the other hand

1984 மார்ச் 20] (Thiru. K. S. G. Haja Shareef)

I find that every year there is a loss of nearly 9 to 10 crores and the accumulated loss so far is about Rs. 58 crores. I venture to suggest that they should examine very carefully why the Government is incurring such a huge loss. The Government is using the very same oil and the parts as the Private Sector are using, but on the other hand the Private Sectors are running 1, 2, 3, 4 and 5 buses and I understand that they are getting a very handsome income, net income, per bus. If there is the case why should not the Government adopt the same policy as the Private Sector does. I am aware that the Hon. Minister will say that the Government have got the responsibility in giving more remuneration and various other social amenities to the staff; but at the same time it is to be noted strongly that this sort of loss cannot continue to be incurred. This shall have to be checked and he should see that this is put in a very firm and profitable footing.

On this occasion I would like to suggest that an Expert Committee should be appointed to examine as to what are all the points that were responsible for the loss and to check it.

(பிற்பகல் 12-50)

Sir, you are having a number of Engineering Workshops. These workshops are being kept for repairing various buses, lorries, etc. The Government should see that these are used properly and the overhead charges are reduced to a considerable extent. But at the same time I must say that when I compare the quality of the buses plying in various other States like Karnataka, Delhi, Gujarat, Punjab etc. our buses look very trim. I should congratulate the Hon. Minister for that. But trimness alone cannot be a factor for compliment. It should be seen that in addition to trimness and good looking, it should be run on an economical and compensatory manner. Everytime about Rs. 10 crores of Tax payers' money should not be lost.

Sir, I understand from my friends and colleagues here that Omni Buses are permitted to ply in the name of Tourist Carriages. There is some sort of confusion between these Omni Buses and Tourist Buses. This has not been solved till now. I request my friend Hon'ble. the Minister for Transport to look into this aspect.

Recently I had an occasion to go by road very extensively. I do not want to say that our roads are not good. But I will not say our roads are very good. When compared to the Roads in other States, the roads in our State are good. But many roads require to be repaired. That too very quickly. We collect about Rs. 90 crores through Motor Vehicle Taxation. Most of this amount can be spent for repairing the roads. While I spoke on the General Discussion on Budget I referred that

(Thiru. K. S. G. Haja Shareef)

[1984 மார்ச் 20]

atleast 1/3 of Rs. 90 crores should be spent on the maintenance and proper upkeep of roads. It is only the vehicles that are plying in the Roads. It is not proper to say that the Madras Corporation does not have adequate funds to repair and maintain the roads. It is not proper to say that there is not sufficient fund and therefore they cannot make any headway as regards various amenities to be provided to the taxpayers. The City Roads are extremely bad. This has been told in this House many times by many people. If the Roads in the City itself are not maintained properly I doubt very much how the roads in the interior places of the State would be. I request the Hon'ble Minister to see that the roads are repaired well without giving room for any complaint regarding the quality of the repair work.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத்தலைவர் தலைமை.)

Coming to the point of Lorry Transport, I am sorry to say that these lorries have become almost a menace of plying inside the cities and towns. There are a number of markets in the City like the Kothavall chavadi, Triplicane Market, Mylapore Market, T. Nagar Market, etc. They are all parked in streets, including lanes, small streets, etc. causing a lot of inconvenience to the people. I am sure that the Hon'ble Minister is aware how various other States and countries are effectively controlling this problem. He must know the various types of systems prevailing there. We have a young Transport Minister. He himself is a Transport Operator and he should be knowing the whole thing much more than all of us who are not very well in possession of the facts. I would suggest that no lorry should be allowed to come into the City.

Three big godowns may be constructed at the outskirts of the City one for the lorries coming from Bangalore side, one for the lorries coming from Andhra State side and another one for the lorries coming from the Southern side. These godowns may be constructed a couple of miles away from the City. These should be constructed in a very extensive manner and in an uptodate manner, so that all goods can be stored there and transported from there to the City by small, mini lorries. This arrangement will eliminate the improper use of the city roads by lorries and will help the people living in the city to breath fresh air and keep them safe. Sometime when I go to the George Town area I find vehicles waiting for long time to cross the roads or traffic signals. The same is the case everywhere. These should be taken into consideration and a scheme should be formed to keep the City free from this lorry menace.

1984 மார்ச் 20] (Thiru K. S. G. Haja Shareef)

There are lot of demands for development of over-bridges in the City. We have got only one such over bridge in the Metropolitan City of Madras near Gemini Point. I remember that we had a programme to construct such over-bridges at Poonamallee High road, near Central Station and in some other places, What happened to those schemes? Have they been shelved? Or have they been put into cold storage for want of finance? Please look into it and see that such fly-overs or over-bridges are constructed in the City wherever there is a necessity for such over-bridges. This will help the traffic to move smoothly.

[பிற்பகல் 1-00]

Sir, I am one of those who has always been stressing that in a developing economy all modes of transport viz. Air, Land and Sea including Canals, etc. should be geared up. But what is happening now? Why don't you develop Buckingham Canal? Now the Buckingham Canal is full of filth. At one time this Canal was serving for the transportation of cheap goods. Even now this can be made navigable, provided it is taken up as a scheme for the deepening and broadening and see that proper pumping of water is being done. This will also eliminate mosquito nuisance prevailing in the City. I am myself a victim of the mosquito biting. In spite of your pumping of Flint and other oil the mosquitoes are so big and so evasive that they have become immune for all these medicines. I would suggest Sir, that the Buckingham canal should be improved,

I have been telling this for the last about 15 years. Unfortunately it is passing through my Constituency to a very considerable extent. Every-day when I go towards that side I had to close my nose and then go. The cow dung is being pasted by the poor people, the worms are developing and very shallow water creating asylum for the mosquitoes and there is another thing which I have to bring to the notice of my esteemed friend Transport Minister. That is Cooum River. It is within the City. What bad happened to it? It was developed with a good idea of having water transport and then sides were very well formed and motor boating was also developed. But it has been misused and disused and has become an asylum for Mosquitoes. So you want to keep creating asylums in the City of Madras for mosquitoes breeding and all unhappy things. Believe me, Mr. Deputy Speaker, Sir, that this is a very very unsatisfactory affair. When the Government is spending a lot of money for "thanams", "Dharmams", etc. why don't you spend atleast about a couple of crores to keep the city neat, clean and beautiful and see that to a very possible extent the city is free from the mosquito nuisance. Even the Hon. Members were complaining last year that in their rooms the mosquitoes almost invade them and they are unable to even bear the bitings. Some Members suggested that each Member may be given a mosquito net. All these factors are there. Let the Hon. Minister make up his mind

(Thiru K. S. G. HajaShareef) [1984 மார்ச் 20]

and take earnestly this Buckingham Canal improvement and the Cooum canal improvement. Whatever good things have been done and whoever has done it, those good things shall have to be continued by successors. So, these will have to be taken up immediately.

Sir, I now come to Shipping and Ports. I am glad the Hon. Minister has said that to transport about 24 lakhs of tonnes of coal by the Government-owned shipping company, the Poompuhar Shipping Corporation is contemplating to buy three steamers and orders have been already placed for one steamer. I do not want to go into the merits of the case. We have already done that exercise last year and a year before. But I am again bringing to the notice of my very young and energetic Hon. Minister that shipping is in doldrums all over the world. Many Shipping Companies which are possessing one, two, three, four steamers have already sunk underneath the sea. They have got to be revived again. Shipping industry is a very costly industry. People every year are incurring losses to the tune of Rs. 30, 40, 50 crores. I know it for certain. If you have one or two steamers—God wish that you should have special attention to this to see that you are successful. Heaven's sake, please examine it again and see whether you will incur loss or gain profit. Your purpose of transporting 24 or even 30 lakhs of tonnes per year can be fulfilled by chartering a couple of streamers, by asking the big shipping owners or giving each one of them about 6 lakhs of tonnes to transport. It is a job for them. Even if the Heaven falls or splits, it is their job to see that they deliver about 2 lakhs or 3 lakhs of tonnes of coal every month at Tuticorin port. The same is the case with Madras Ennore Station also. I suggested the other day while speaking on the budget a minor port may be developed at Ennore. It will to a very considerable extent, bring down the pressure on the major port of Madras. 30 years ago, Madras Port was handling only about one million tonnes of cargo. Now Madras Port is handling nearly about 8 to 9 million tonnes of cargo. To some extent the Madras Port has been considerably improved. But through Port traffic nearly a million tonne of coal has to come here. I would suggest that the Government should examine very keenly, very actively that a minor port be created at Ennore which would greatly assist in the coal being taken across and given to the various institutions that require them like the Ennore Thermal Station and various other institutions like Ennore Foundry, etc. This is also possible because as a man concerned with the shipping we have found even 20 years ago that there is a possibility of a minor port being developed with steamers staying opposite Ennore at a distance of about 5 to 6 miles away. So I would suggest for the consideration of the Government very actively to create a new port at Ennore. There are minor ports in our State between Madras and Tuticorin which have become major ports. There are many minor ports which require the Government attention

1984 மார்ச் 20] (Thiru K. S. G. Haja Shareef)

very actively. For instance, Pondicherry is still in a primitive stage. We have got lot of interest there. Between Nagapattinam and Tuticorin, one or two minor ports are there. But the Hon. Finance Minister in his budget speech said that he is going to develop some other minor ports.

Sir, Transport plays a very important role in the development of economy. Road transport, as I said, is very much developed in our State but development does not mean that we should incur a heavy loss. The loss shall have to be reversed in order to see that it pays atleast about 3 to 4 per cent profit for the huge money that is being invested, viz., about 130 crores of rupees. Thank you.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய மேலான கருத்துக்களை இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் சிறப்பாக இயங்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தில் இங்கே எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குப் பதில் சொல்கிற வகையிலே அரசாங்கம் என்ன என்ன திட்டங்களைச் செயல்படுத்தி வருகிறது என்பதைச் சொல்கிற வகையிலே மிக சுருக்கமாக என்னுடைய பதிலுரையை முடிக்க வேண்டுமென்று கருதுகிறேன். சென்ற ஆண்டு ஏறத்தாழ 33 அறிவுப்புகளை இந்தச் சட்டமன்றத்திலே செய்து அதிலே பெரும்பாலான அறிவிப்புகள் மீதான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சிலவற்றிலே இடம் கிடைக்காத காரணத்தினாலேயும் சட்டம் கட்டுவதற்கு சிமின்ட் போன்ற பொருட்கள் பற்றாக்குறை இருக்கிற காரணத்தினாலேயும் சிறு காலதாமதம் ஏற்பட்டிருந்தாலும் அதை விரைவிலே முடிப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை இந்த அரசாங்கம் வேகமாக எடுத்துக்கொண்டு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் சில முன்னேற்றங்களை அவர்களுக்கு செய்து தரவேண்டுமென்ற உணர்வில் இந்த அரசாங்கம் பல்வேறு திட்டங்களை வேகமாக நிறைவேற்றியிருக்கிறது. இங்கே சில குறைபாடுகள் சொன்னாலும்கூட பெரிய குறைபாடாக குற்றமாக இந்த அரசாங்கம் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு இந்தத் துரோகத்தைச் செய்துவிட்டது என்ற அளவுக்கு எதையும் சொல்ல முடியாத அளவுக்குப் பேசுகின்றபோது எதையாவது கருத்துக்களைச் சொல்லியாக வேண்டுமே என்ற உணர்விலே சில கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். என்னுடைய அன்பிற்குரிய நண்பர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் பேசுகின்றபோது இந்த ஒப்பந்தத்தில் ஏதோ அண்ணா தி. மு. க. சங்கத்தை திணித்துவிட்டதாகச் சொன்னார்கள். அது தானாகவே அங்கே இருக்கிறது. நாங்கள் திணிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. எல்லா தொழிற் சங்கங்களும் போல அதுவும் ஒரு

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1984 மார்ச் 20]

தொழிற் சங்கமாக அதிலே கலந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் கோரிக்கையை வைத்து—யார் எந்த சங்கம் எந்தக் கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறது என்பதை ஆராய்ந்து அதற்கேற்றாற்போல் முடிவு எடுக்கிறோம் என்பதை நான் இங்கே சொல்லியாக வேண்டும். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களும் வாய்ப்புக் கிடைக்கிறபோது பேச்சுவார்த்தையிலே கலந்துகொண்டால் நல்லது என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஏறத்தாழ 3 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை நாம் இந்தப் பேச்சுவார்த்தை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி நடத்திய காரணத்தினால் இங்கே, எந்தப் பெரிய குற்றச்சாட்டை, குறையைச் சொல்லமுடியாத அளவுக்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்க முடிந்திருக்கிறது என்பதை மனமகிழ்ச்சியோடு நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். கடைசியாகப் போட்ட ஒப்பந்தத்திலே ஒரு தொழிலாளருக்கு குறைந்த பட்சம் 75 ரூபாயிலிருந்து 150 ரூபாய் வரை சம்பள உயர்வு கிடைத்திருக்கிறது என்பதை நான் ஓரளவுக்கு மன நிறைவேடு சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏன் ஓரளவுக்கு என்ற கேள்வியை பல பேர்கள் திருப்பிக் கேட்பார்கள். எனக்கு அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற ஆசை உண்டு. மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவர் அவர்களிடம் இது சம்பந்தமாக தெரிவித்தபோது கூட நிலைமைகளைப் பார்த்து இவ்வளவுதான் முடியும் என்ற சூழ்நிலையில் அனுமதித்தார்கள். புரட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அதிகமாகச் செய்யவேண்டுமென்ற அக்கறை இருக்கிறது என்ற காரணத்தினால் நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப நாங்கள் செய்திருக்கிறோமே ஒழிய எங்கள் உள்ளத்திற்கு ஏற்ப கொடுக்கிற அளவுக்கு சூழ்நிலை இல்லை என்பதை நீங்கள் தெரிந்துகொள்ள வேண்டுமென்பதற்காகச் சொல்கிறேன். 1974 ஆம் ஆண்டு ஆரம்ப நிலையில் இருக்கிற ஒரு போக்கு வரத்துக் கழகத்திலே பணிபுரியும் தொழிலாளி பெற்று வந்தது 248.50 ரூபாய். 1976 ஆம் ஆண்டிலே 275 ரூபாய் என்ற அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. 1980 ஆம் ஆண்டிலே ஒப்பந்தம் போடுவதற்கு முன்பு 347 ரூபாய், 1980 இல் ஒப்பந்தம் போட்ட பின்பு 442 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. 1983 இல் ஒப்பந்தம் போடுவதற்கு முன்பு 555 ரூபாய்; ஒப்பந்தம் போட்டதற்குப் பின்பு 657.80 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது. இப்போது அது 693.80 ரூபாயாக உயர்ந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் இந்த உயர்வை தயவுசெய்து நீங்களே கணக்குப் போட்டு எந்த ஆட்சிக் காலத்திலே இப்படி அதிகமாக உயர்வு தந்திருக்கிறது என்பதை நீங்களே சிந்தித்துப் பார்த்து முடிவுக்கு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லக்கூடிய கருத்து சரியாக இருக்குமானால் மெஜாரிட்டி சங்கங்கள் கன்சிலியேஷனில் கலந்து கொண்டு லேபர் கமிஷன் கொடுத்து இருக்கக்கூடிய ரிப்போர்ட்டின் அடிப்படையில் 'அட்சுடிகேஷன்' ரேப்பர் செய்வதற்கு ஏன் அரசு தயாராக இல்லை?

(பிற்பகல் 1-10)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அது என்னிடத்திலே கேட்க வேண்டிய கேள்வி அல்ல. தயவுசெய்து என்னிடத்தில் அந்தக் கேள்வியைக் கேட்கக் கூடாது. நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். இதற்கு முன்பு இந்த ஒப்பந்தம் காலம் முடிவதற்கு முன் பேச்சுவார்த்தையே துவங்கியது இல்லை. பேச்சு வார்த்தை துவங்குவதற்கே அரசாங்கத்தை எதிர்த்து தொழிலாளர்கள் போராடிய காலம் இருக்கிறதா? இல்லையா என்பதை நீங்களே உங்கள் உள்ளத்தைக் கேட்டு தெரிந்தால் போதும். எனக்குச் சொல்ல வேண்டிய அளகியம் இல்லை. ஆனால் நீங்கள் கேட்காமலே நாங்கள் பேச்சுவார்த்தை துவங்கி எப்படியாவது அந்தக் காலக்கட்டத்திற்குள் முடித்து ஆக வேண்டும் என்று சொல்லி 1980-லும் சரி 1983-லும் சரி அதை முடித்து இருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் கருதுகிறேன். இதுவரை இந்த போக்குவரத்துக் கழக சரித்திரத்திலும் அத்தனை தொழிற்சங்கமும் கையெழுத்துப் போட்டு ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்படுத்தியது இல்லை. சரித்திரமே அப்படி தான். அப்படி இருக்கிற நேரத்தில் 1980-ல் அத்தனை தொழிற்சங்கமும் ஏற்றுக்கொண்டு அந்த ஒப்பந்தத்தை நாம் போட்டு இருக்கிறோம் என்று சொன்னால் நிச்சயமாக அவ்வளவு சாதாரணமாக ஏற்றுக்கொள்ளக் கூடியவர்கள் நீங்கள் அல்ல என்பதை நீங்களாக தெரிந்து வைத்து இருக்கிறீர்கள் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதேபோல் இந்தத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் ஓரளவுக்கு நல்ல முன்னேற்றத்தை எட்டிப் பிடித்து இருக்கிறது என்று இங்கே எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் பேசுகிறபோதும், மற்ற உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோதும் மற்றும் சில உறுப்பினர்கள் பேசுகிறபோதும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். இன்னும் சில மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கூட சொன்னார்கள் மத்திய திட்டக் கமிஷன் கூட இந்திய துணைக்கண்டத்திலேயே நம் முடைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மிகச் சிறப்பாக இயங்கிக் கொண்டு இருக்கின்றன என்று அந்த சான்றிதழ்களை எல்லாம் நமக்கு சொல்லியிருக்கிறார்கள்,

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1984 மார்ச் 20]

அதேபோன்று அகில இந்திய ரீதியில் உற்பத்தி திறனுக்காக சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் முதலிடத்தையும், தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் இரண்டாவது இடத்தையும் பெற்றிருக்கிறது என்பதை நான் இங்கே ஓரளவுக்கு சொல்கிறேன் என்றால் அதிலே அந்த தொழிலாளர்களுக்கும் அந்த அதிகாரிகளுக்கும் முழு பங்கு இருக்கிறது என்பதை மன நிறைவோடு இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதேபோல் எரி வாயு மிச்சப்படுத்துவதைப் பொறுத்தவரையில் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒரு பரிசைப் பெற்றிருக்கிறது. இதை எல்லாம் எதற்கு சொல்கிறேன் என்றால் சிறப்பாக நடக்கிறதா? இல்லையா என்று சில கேள்விகளை இங்கே எழுப்பிய காரணத்தால் நாங்கள் சொல்லவில்லை. ஏதோ நமக்குச் சம்பந்தம் இல்லாத நிறுவனங்கள், பொதுவாக இருக்கும் நிறுவனங்கள் சொல்லியிருக்கின்றன என்பதை எடுத்துக் காட்டுவதற்காகத்தான் நான் இதைச் சொன்னேன்.

சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை, மத்திய அரசு அந்தமான் தீவுக்கு ஆலோசனை கொடுப்பதற்காக நியமித்திருக்கிறார்கள். இவர்கள், மத்திய நிர்வாகம், பேருந்து கூண்டு கட்டுதல், பேருந்து நிலைய வசதிகளை ஏற்படுத்துதல், அதிகாரிகளுக்குப் பயிற்சி கொடுத்தல் போன்ற காரியங்களைச் செய்வதற்கு நம்முடைய போக்குவரத்துக் கழகத்தை அவர்கள் தேர்ந்தெடுத்து இருக்கிறார்கள் என்றால் அதைப்பற்றி இதற்கு மேலே நான் சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை என்று கருதுகிறேன்.

கூண்டு கட்டுவதைப் பொறுத்தவரையில் ஆந்திரா, கர்நாடகம், கேரளம், டெல்லி போன்ற இடங்களிலிருந்து கூட நம் போக்குவரத்துக் கழகம் கூண்டு கட்டித் தர வேண்டுமென்று கேட்டு இன்றைக்கு அதையும் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம். அவைகளைப் பாராட்டும் வகையில் செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே சிலர் கட்டண உயர்வைப் பற்றிச் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். அதிலே எனக்குக் கருத்து வேறுபாடு உண்டு. தயவு செய்து நிலைமைகளை நீங்கள் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். ஒவ்வொன்றையும் தனித்தனியாகச் சொல்லும்பொழுது நமக்கு பொறுப்பு எதுவுமே இல்லை என்று விட்டுவிட முடியாது. மொத்தத்திலே இந்தக் கட்டண உயர்வை ஏன் ஏற்படுத்த வேண்டிய சூழ்நிலை, கட்டாயம் ஏற்படுகிறது என்பதைச் சிந்திக்க வேண்டும். ஏதோ தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற அந்த வசதிகளின் காரணமாக கட்டண உயர்வு ஏற்படுகிறது என்று வெளியிலே உள்ளவர்கள் சொன்னால் அவர்கள் சொல்வதை ஏற்றுக்கொள்ளக்கூடிய நிலையில் இல்லை. அவர்களுக்கு கொடுக்கப்படும் வசதிகள் நியாயமானவை என்று தான் நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டு வருகிறோம்.

1984 மார்ச் 20]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

ரசல், உதிரி பாகங்களின் விலை அடிக்கடி உயர்கின்றது. ஆண்டுக்கு ஒரு முறை என்று கூட சொல்ல முடியாது ; மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை, ஆறு மாதங்களுக்கு ஒரு முறை உயர்கிறது. இதனால் தான் நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டு விடுகிறது என்பதை நீங்கள் நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1981 ஆம் ஆண்டிலே கட்டணத்தை உயர்த்தினோம். அதற்குப் பிறகு மூன்றாண்டுக் காலத்தில் ஏறக்குறைய நான்கு முறை ரசல் விலை உயர்ந்து விட்டது ; மற்ற பொருட்களின் விலையும் உயர்ந்து விட்டது.

ஏதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் ஒரு கருத்தைக் கேட்டார்கள். தனியார்களுக்கு ஏன் இலாபம் வருகிறது, நமக்கு ஏன் வரவில்லை, எனவே, அதன் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்; தொழிலாளர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கிறோம், அதனால் தான் நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். ஆனால், உண்மை அப்படி அல்ல. கட்டணத்தை உயர்த்தினாலும் கூட, அதற்குப் பிறகு மத்திய அரசு ரசல் விலையையும், மற்ற பொருட்களின் விலையையும் வரியையும் உயர்த்திப் போடுவதன் காரணமாகத்தான் இந்த நஷ்டம் ஏற்படுகிற நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

தனியார்களைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் அந்த அளவிற்குத் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையை வைத்திருக்கவில்லை. நாம் ஒரு பேருந்துக்கு ஏறக் குறைய ஏழரை நபர்களை-அதாவது இரண்டு பேருந்துகளுக்கு 15 நபர்களை-தொழிலாளர்களை அமர்த்தியிருக்கிறோம். ஆனால் தனியாருக்கு அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலை இல்லாததால் அவர்கள் அதிலே இலாபம் ஈட்டும் வசதியைப் பெற்று விடுகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்கு ஓய்வு அறை, கான்டீன் போன்ற பல்வேறு வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பாபு ஜனார்த் தனன் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஓய்வு அறையில் டி.வி. வைத்திருக்கிறீர்கள் என்று சொன்னார்கள். தொழிலாளர்களுக்கு அந்த வசதியைச் செய்துதர வேண்டாமென்ற எண்ணத்தில் அவர்கள் சொல்லியிருக்கலாம்: ஆனால் டி.வி.யில் குறிப்பாக ஒன்பது மணிக்கு மேல் புரோகிராம் இருப்பது இல்லை. தொழிலாளர்கள் எவ்வளவோ சிரமப்பட்டு வருகிறார்கள், அவர்களுக்கு பொழுது போக்க வசதி செய்ய வேண்டும் என்பதற்காக இந்த அரசாங்கம் அதைச் செய்து கொடுத்திருக்கிறது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1984 மார்ச் 20]

அது போன்று முதலிலே பேச ஆரம்பித்த மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராஜாராம் அவர்கள் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள டிக்கெட் பிரச்சினைகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஏற்கனவே பேசப்பட்டு, தீர்ந்து விட்ட பிரச்சினை. அவர்கள் மீது கிரிமினல் கேஸ் போடப்பட்டிருக்கிறது ; நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, நடவடிக்கை எடுக்காமல் விட்டுவிட வேண்டுமென்பது இல்லை.

ஏ.டி.சி. பற்றிய கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதன் மீது அந்தக் காலத்திலேயே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பதை மறந்திருக்க முடியாது.

ரசலுக்கு நீங்கள் டாக்ஸ் போட்டிருக்கிறீர்களே என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் எங்கள் மீது தான் சொல்கிறார்களே தவிர, மத்திய அரசு விலையை உயர்த்தும் பொழுது அந்தக் கருத்துக்களைச் சொல்லியிருந்தால் இந்த நாட்டு மக்களுக்குப் பயனுள்ளதாக இருந்திருக்கும். மத்திய அரசு விலையை உயர்த்தும் பொழுது இங்கே பிரச்சினைகளைச் சந்திக்க வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்படுவதால் சில காரியங்களைச் செய்ய வேண்டிய நிலைமைகள் ஏற்பட்டு விடுகின்றன. எனவே, அதையும் மனதிற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இண்டர்-ஸ்டேட் அக்ரிமென்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் இரண்டு மூன்று முறை தேதி குறிப்பிடப்பட்டு, பல்வேறு சிக்கலான நிலைமைகளில் அந்தத் தேதியை மாற்றிக் கொண்டு போய், விரைவிலே செய்ய வேண்டிய ஏற்பாட்டை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம். அப்படி இருந்தாலும் கூட்டப் பள்ளிப் பாயிண்ட் டாக்ஸ் என்ற முறையில் சில பேருந்துகளை நாம் இயக்குகிறோம். அதன் காரணமாக பிரச்சினைகள் ஓரளவுக்குத் தீர்ச்சிபெற்றன என்று சொன்னாலும் கூட இந்த அக்ரிமென்ட்டைச் சீக்கிரமாகப் போட வேண்டும் என்று நாங்கள் ஏற்பாடு செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

(பிற்பகல் 1-20)

அடுத்து இன்னொன்று இங்கே சொன்னார்கள். நீங்கள் பெங்களூரிலிருந்து தர்மபுரி வரை பேருந்து விட்டால் போதுமே, எதற்காக சேலம் வரை விடவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இவ்வளவு கிலோ மீட்டர் ஓட வேண்டும் என்று நிர்ணயித்திருக்கின்றது. அந்த அளவுக்கு ஓடினால்தான் இலாபகரமாக இருக்கும். எனவே மிகக் குறுகிய வழித்தடமாக அது இருந்தால் சரியாக இருக்காது என்பதால் தான் சற்று அதிகமான தூரத்திற்கு நீட்டித்து விட வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்றது. ஆனால் அதன் காரணமாக யாருக்காவது பாதிப்புகள் ஏற்படுகின்றது என்று கருதினால் அது சரியாக இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்து தேவைக் கேற்பத்தான் அவ்வாறு விடுகிறோம் என்பதையும்

1984 மார்ச் 20] (திரு. சு. முத்துசாமி)

தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். மக்களின் தேவைக்குமேல் இருந்தால்தான் அது பாதிப்பாக இருக்கும். ஆகவே இது பாதிப்பாகாது என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து திரு. செங்கோட்டையன் அவர்கள் ஆரம்பத்தில் அதிகமாகப் பாராட்டினார்கள். அப்படிப் பாராட்டுகின்ற போதே நிறையக் கோரிக்கைகளை அவர் வைக்கப் போகின்றார் என்பது எனக்குத் தெரியும். அந்த அடிப்படையில் பவானிசாகர் போன்ற இடங்களில் பணிமனை கட்ட வேண்டும் என்றும் மற்ற வசதிகளைச் செய்து தர வேண்டும் என்றும் கோரிக்கைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அவற்றை எல்லாம் பரிசீலனை செய்து நியாயமாகச் செய்யப்பட வேண்டியவற்றைச் செய்வதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பத்திரிக்கை நிருபர்களுக்காக அவர்கள் அவ்வாறு பேசி இருக்கிறார் என்பதை நான் நினைவிலே வைத்துக் கொண்டிருக்கிறேன்.

அடுத்து திரு. சுந்தரம் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக் காட்டி இருக்கிறார்கள். அதிலே ஒரு நகரப் பேருந்து விடப்பட்டு பிரச்சினைகள் ஏற்பட்டன என்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அது நீதிமன்றத்திற்குச் சென்று, இப்போது தடை நீக்கப்பட்டு அந்தப் பேருந்தை விடுவதற்குரிய ஏற்பாடுகளைச் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து குழு அமைக்கப்பட்டது என்றும், அதிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் போய் கருத்துக்களைச் சொல்வதற்கு வாய்பில்லை என்றும் சொன்னார்கள். எந்தெந்த இடங்களில் பேருந்துகளை விட்டால் அது மக்களுக்குப் பயன் உள்ளதாக இருக்கும், இலாபகரமாக இருக்கும், அது மக்கள் அதிகமாக உள்ள இடமா என்பதை எல்லாம் ஆய்வு செய்வதற்காகத் தான் அந்தக் குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றது. சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அதிலே இடம் பெற வேண்டும் என்றால் ஒரு மாவட்டத்திலே உள்ள அத்தனை சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் அதிலே வரவேண்டிய நிலைமை, நிர்ப்பந்தம் ஏற்படும். அப்படி வருகின்றபோது ஒரு நல்ல முடிவுக்கு வருகின்ற சூழ்நிலை இல்லாமல் போகக் கூடும் என்ற அச்சம் இருக்கின்றது. எந்தெந்த வகைகளிலே பேருந்துகளை விட வேண்டும் என்பதைப் பற்றி எல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிந்து வைத்திருப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு. ஆகவே அந்தக் கருத்துக்களை அந்த உறுப்பினர், குழுவிற்கு அனுப்பினால் அங்கே அது பற்றி நிச்சயமாகத் தேவையான அளவுக்கு கவனம் செலுத்தி ஆவன செய்வதற்கு ஏதுவாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1984 மார்ச் 20]

அடுத்து 5 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்கப்படுவது பற்றிச் சொன்னார்கள். ஒரு தொழிலாளி தாக்கப்பட்டோ அல்லது வன்முறை காரணமாகவோ இறந்து விட்டால் அவர்களின் குடும்பத்திற்கு 5 ஆயிரம் ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த அரசு தீர்மானித்திருப்பதை, 10 ஆயிரம் ரூபாயாக மாற்ற வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். இப்போது தான் அந்தத் திட்டத்தையே கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆகவே இதிலே அவர்கள் கூறுகின்ற கருத்து நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் தான் இருக்கின்றது என்று சொன்னாலும் நிதி நிலைக் கேற்பத் தான் நாங்கள் இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்திருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து பழைய பேருந்துகள் விற்கப்படுவது பற்றிச் சொன்னார்கள். 300-க்கு மேற்பட்ட எண்ணிக்கையிலே அப்படிப்பட்ட பேருந்துகள் இருக்கின்றனவே, அவற்றை 30 இலட்சம் ரூபாய்க்கும் மேலாக விற்ப்புக்குலாமே, ஆனால் ஒரு பேருந்து 12 ஆயிரம் ரூபாய் என்ற அளவுக்குத்தானே விற்ப்புக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதிலே இருக்கின்ற நிலைமையினை நான் விளக்குகிறேன். அப்படிப்பட்ட பழைய பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் அவற்றிலே இருக்கின்ற எந்தெந்தப் பாகங்களை மற்ற பேருந்துகளுக்குப் பயன்படுத்தலாமோ அவைகளை எல்லாம் பயன் படுத்தி விடுகிறோம். பயன்படுத்த முடியாமல் வீணாக இருக்கின்ற அவற்றை மட்டும் தான் விற்கிறோம் என்பதை அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர நான் விரும்புகிறேன்.

அடுத்து திரு. ஹேமச்சந்திரன் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொல்லி இருக்கிறார்கள். அவற்றிலே மிக முக்கியமான கருத்துக் களுக்கு மட்டும் நான் பதில் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு வருடத்திலே ஆயிரம் பெர்மிட்டுகள் கொடுத்ததாகச் சொல்கிறார்கள். அப்படி இல்லை. அவர்களுக்குத் தெரிந்திருக்கின்ற தகவலை எழுத்து மூலமாக அரசாங்கத்திற்குக் கொடுத்தால் முறையாக அதற்குப் பதில் சொல்ல முடியும். ஆகவே அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை என்றும் அப்படிப்பட்ட தவறுகள் எதுவும் நடக்கவில்லை என்பதையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். முன்னுக்குப் பின் முரணாக..... (குறுக்கீடு)..... இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். இலாபம் அதிகமாக வராத இடத்திலே தனியார் பேருந்துகளை நிறுத்தி விடுகிறார்கள் என்றும், அரசாங்கப் பேருந்துகள் விட்டால் அதையும் நிறுத்தி விடுகிறார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். ஒரு வேளை அவர்களுக்கு அதிகமாக இலாபம் வரவில்லை என்று சொன்னால் அவர்கள் அந்தப் பேருந்துகளை நிறுத்தி விட அவசியம் இருக்கலாம். ஆனால் எந்தெந்த இடங்களில் பேருந்தை விட வேண்டும் என்று மக்கள் நினைக்கிறார்களோ அந்த இடத்தில் விடுவது பற்றி பரிசீலனை செய்து பேருந்துகளை விட ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் செய்யும்.

1984 மார்ச் 20]

(திரு. சு. முத்துசாமி)

அடுத்து, விடப்பட்ட பேருந்து நிறுத்தப்பட்டு விட்டது என்று சொன்னார்கள். அந்தப் பேருந்து விட ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருப்பதாகவும் இப்போது அது ஓடிக் கொண்டிருப்பதாகவும் தகவல் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது பஸ் விடுவதற்கு முன்னாலே அங்கே இருக்கக்கூடிய மாவட்டப் போக்குவரத்துக் குழுதான் தீர்மானித்து பரிந்துரை செய்கிறது. தற்போது திருநெல்வேலியிலிருந்து கழகமலை என்று பகுதிக்கு கே.டி.சி. பஸ் புதிதாக விடப்பட்டது. ஆனால் எந்தவிதமான கோரிக்கையும் கிடையாது, பரிந்துரையும் கிடையாது. பரிந்துரையே இல்லாமல் திடீரென்று விடப்பட்டதே அதற்கு என்ன காரணம் என்று கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோரிக்கை ஏதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட நபரிடத்திலே இருந்து வரவேண்டுமென்பது அல்ல. பொது மக்களிடத்திலிருந்து வந்தாலும் கொடுக்கிறார்கள். ஒருவேளை, அந்த அதிகாரிகள் அங்கே போகிற பொழுது அதிகமான எண்ணிக்கையிலே அந்தப் பேருந்திலே நபர்களை ஏற்றிச் சென்றால் கூட அதைப் பார்த்து விடுகிறார்கள். எனவே, கோரிக்கை வந்துதான் விட வேண்டுமென்றால், இன்றைக்கு இருக்கிற பேருந்துகளிலே பாதியைக் கூட விட்டிருக்க முடியாது. எனவே, சிலவற்றை ஆய்வு செய்து அங்கு பேருந்து விடுவது நியாயம் என்று சொன்னால், அந்த பேருந்தை அங்கே விட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே, அதிலே தவறு ஏதோ நடந்து விட்டதாக நீங்கள் சொல்ல முடியாது என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஆறுமுகம் அவர்கள் சில கருத்துக்களை இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றியது; ஏற்கனவே நான் சொன்னேன். ரூ. 5 கோடி என்று சொன்னார்கள் எனக்குக் கிடைத்திருக்கிற தகவல்படி ரூ. 55 இலட்சம் அளவுக்குத் தவறுகள் நடந்திருக்கின்றன.

இந்தத் தவறுகள் ஏதோ இன்றைக்கு நேற்று நடந்தவை அல்ல. இந்த ஆட்சி வருவதற்கு முன்பிருந்தே அவர் அந்தப் பொறுப்பிற்கு வந்து அந்தக் காரியத்தைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார். இன்றைக்கு இந்த அரசாங்கம் துரிதமாக நடவடிக்கைகள் எடுக்கின்ற காரணத்தால் ஏறத்தாழ 8 பேர்கள் அதிலே பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் ஒருவரை நீக்குவதற்காக நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அதிலே இருந்த ஆடிட்டர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்ற ஏற்பாட்டை நாங்கள் செய்து கொண்டிருக்கிறோம்.

(திரு. சு. முத்துசாமி) [1984 மார்ச் 20]

ருக்கிறோம். இதையெல்லாம் முறைப்படி செய்கிற பொழுது அந்தக் காலத்தை நாம் கட்டாயமாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. நினைத்த உடனே அடுத்த நாளே செய்கின்ற சூழ்நிலையோ, சட்ட வசதிகளோ நமக்கில்லாத காரணத்தால், சட்டப்படி நாம் செய்ய வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. அப்படி நாம் சட்டத்தை எல்லாம் அனுசரிக்காமல் செய்து விடுவோமானால் நாளைக்கு நீதிமன்றத்திலே நமக்கு எதிரான தீர்ப்பு கூட வருவதற்கான வாய்ப்பு வந்து விடும் என்ற காரணத்தால் மிக ஜாக்கிரதையாக அந்தக் காரியங்களைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். என்கே தவறு நடந்தாலும் அதற்கு யாரும் உடந்தையாக, நிச்சயமாக இருக்கப் போவதில்லை. இங்கே யாரோ அமைச்சர்களுக்கெல்லாம் அவர் வேண்டப்பட்டவர் என்று சொன்னார்கள். பல பேர்கள் அப்படிச் சொல்லிக்கொள்வார்கள். நான்கூட உறுப்பினர் தொகுதியில் போய் வந்தால், அவருக்கு வேண்டியவர் என்று சொல்லி யாராவது தவறாகச் செய்யக்கூடும். அதற்காக, நண்பர் ஆறுமுகம் அவர்களும் அதற்கு உடந்தை என்று நான் சொல்லி விடமுடியாது, வெளியிலே சொல்வதை நாம் நம்புவது என்பது அவ்வளவு சரியாக இருக்காது. தவறாக இருக்குமேயானால் உங்களைப் போன்றவர்கள் எங்களுக்குச் சொல்கின்ற பொழுது முழுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கின்ற வாய்ப்பு வசதிகளை நாங்கள் பெறுகின்றோம். நீங்கள் எங்களை நினைப்பதைப் போல, சந்தேகப்படுகிறார் போல், எங்கள் நண்பராக இருந்தால் அவர் மாட்டியிருக்கவே மாட்டார். ஆனால் எங்களுக்கு அவர் நண்பராக இருந்தாலும் சரி, எதிரியாக இருந்தாலும் சரி, தீவிர நடவடிக்கை எடுக்கு வேண்டுமென்ற உணர்விலேதான் நாங்கள் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம். இதுவே உதாரணம் என்பதை நான் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், கும்பகோணத்தில் நடைபெற்றிருக்கிற ஊழல் சம்பந்தமாக அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்து வருவதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் உங்கள் மூலமாக, அமைச்சரிடம் இருந்து தெரிந்துகொள்ள விரும்புகிறேன். யார் யார் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள்? அந்த நடவடிக்கை சம்பந்தமாக குறிப்புகளை அவைக்குக் கொடுத்தால் உதவிகரமாக இருக்கும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தக் குறிப்பு என்னிடத்திலே இருக்கிறது. 8 பேர்கள் பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். அதற்கு விளக்கம் என்னிடத்திலே இருக்கிறது. நான் அதைச் சொல்ல வேண்டுமானால், மணி இரண்டாகும். பரவாயில்லை என்றால் எனக்கொன்றும் பிரச்சினை இல்லை. (குறுக்கீடு) அப்படி என்றால் நான் கடைசியாகச் சொல்கிறேன். யார், யார்மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் கடைசியாகச்

1984 மார்ச் 20]

சொல்கிறேன். அதற்கு முன்பு சிலர் பேசியிருக்கிறார்கள். ஏற்கனவே பேசியவர்களுக்கு நான் பதிலைச் சொல்லிவிட்டு இதைப்பற்றி நான் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

அதே போன்று இன்னும் சில பிரச்சினைகளைச் சொன்னார்கள். அத்தனை பிரச்சனைகளிலும் நாங்கள் கடுமையான நடவடிக்கையைத்தான் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் முகம்மது இஸ்மாயில் அவர்கள் சொல்லுகிறபொழுது சில பேருந்துகளிலே ஏற்கனவே இருந்த வசதிகளைக் குறைத்துவிட்டார்கள். எனவே தனியாா பேருந்துகளுக்கு அதிகமாகச் செல்கிறார்கள் என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். நான் ஏற்கனவே சட்டமன்றத்திலே தெரிவித்ததைப் போல, அவையெல்லாம் பழுது பார்க்கப்பட வேண்டுமென்பதற்காக அதிலிருந்து எடுக்கப்பட்டதே ஒழிய அதிலேயிருந்து நீக்கிவிட வேண்டுமென்பதற்காக எடுக்கப்படவில்லை. அந்த வசதிகள் அதிலே தொடர்ந்து செய்யப்படும் என்ற உத்தரவாதத்தினை நான் இங்கே தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

திரு. ராஜா சிங் என்ற ஒரு தொழிலாளியைப் பற்றி இங்கே சொல்லியிருக்கிறார்கள். அதைத் தனியாக விசாரிப்பதற்கான ஏற்பாட்டை நான் செய்கிறேன் என்பதை இங்கே சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பாடல் 1-30)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அலுவல் நேரம் பேரவையின் அனுமதியுடன் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துமீ : மாண்புமிகு உறுப்பினர் பாபு ஜனார்த்தனன் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக்காட்டினார்கள். சில பயனுடைய கருத்துக்களையும் அவர்கள் சொன்னார்கள். அத்தோடு சில பேர்கள் சந்தேகப்படுகிறார்கள் என்ற உணர்வை அவர்கள் இங்கே வெளிப்படுத்தினார்கள். நான் ஏற்கனவே இந்த பில்மீது பேசுகிறபோது தெளிவாக சில கருத்துக்களைச் சுட்டிக்காட்டினேன். என்ன காரணத்திற்காக நாங்கள் இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதை நீங்கள் எல்லோரும் தெரிந்து வைத்திருந்தாலும், அரசியல் காரணங்களாலேயே அதை ஏற்றுக்கொள்ள மறுக்கிறீர்கள் என்ற உணர்விலே நான் அதை தெளிவாக, கொஞ்சம் அதிகமாக நேரம் எடுத்தும் கூட சொல்லி இருக்கிறேன். இன்றைக்கும் அதைத் திருப்பிச் சொல்வது அவ்வளவு பொருத்தமாக இருக்காது என்றாலும், நாட்டிலே பல்வேறு பிரச்சினைகள் உருவெடுத்திருக்கிற காரணத்தால் நிதிநிலையில் இதற்குப் பணம் ஒதுக்க முடியாமல் அந்தப் பிரச்சினையை உடனடியாக கவனிக்கமுடியாத நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிற காரணத்தால், தற்காலிகமாக இதைத் தள்ளிப் போட்டிருக்கிறோமே தவிர நிரந்தரமாகக் கைவிட்டுவிடவில்லை என்பதை இங்கே தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்னொரு கருத்தைக்கூட அவர்கள் சொன்னார்கள். சந்தேகப்படுகிறோம் என்று பேச ஆரம்பித்தால் இரண்டு பக்கத்திலேயும்

(திரு. சு. முத்துசாமி)

[1984 மார்ச் 20]

நான் கணக்கிலே சந்தேகப்படுகிற பிரச்சினைகளைப் பற்றி நம்மால் பேசிக்கொண்டிருக்க முடியும். உதாரணமாக நான் சொல்லவேண்டுமென்றால் அன்றைக்குப் பலபேர்கள் சந்தேகத்தோடு பேசினார்கள். இந்தப் பேருந்துகளை எடுப்பதே கூட தனியார் முதலாளிகளுக்கு வசதி செய்வதற்காக; சில பெருத்த முதலாளிகளின் பேருந்து போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நஷ்டத்திலே இயங்க ஆரம்பித்து விட்டதால் அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்ற காரணத்தால் இருக்கலாம் என்று சிலபேர்கள் பேசினார்கள். அதையெல்லாம் நாங்கள் பேசினால் சரியாக இருக்காது. இன்னும் சிலபேர்கள் பேசினார்கள். அதனுடைய புக்-வேல்யு என்னவோ அதற்கு மேலும் 10 ஆயிரம் கொடுத்தார்கள் என்று பேசினார்கள். இப்படி நாம் சந்தேகப்பட்டுக் கொண்டே போவோமேயானால், நாம் கொண்டு வந்த சட்டம் ஹைகோர்ட்டிலே ஏன் வெற்றி பெறவில்லை என்ற உணர்வைக் கேட்டால் அதிலேயும் சந்தேகம் வருவதற்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. அரசாங்கம் தேவையான தஸ்தாவேஜுகளைக் கொடுத்து, முறையான நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை; ஆகவே தோற்றுவிட்டது என்ற சந்தேகத்தைக் கூட நம்மால் சொல்ல முடியும். இன்னொரு சந்தேகத்தைக் கூட நம்மால் சொல்ல முடியும். அன்றைக்கு அத்தனைப் பேருந்துகளையும் நேஷனலைஸ் செய்யவேண்டுமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்துவிட்டு, அதற்குப் பிறகு ஏறத்தாழ 2,500 தனியார் பேருந்துகளுக்கு உரிமம் கொடுத்திருப்பது என்று சொன்னால் அதிலேயும் கூட சந்தேகத்தைச் சொல்ல முடியும். எனவே, இவற்றிற்கெல்லாம் சந்தேகப்பட்டுக் கொண்டே போனால் எதுவுமே நடக்காது. எனவே, அன்றைக்கு ஒரு சூழ்நிலையில் நீங்கள் அந்தக் காரியத்தை செய்திருப்பீர்கள் என்று நான் ஏற்றுக் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிற நிர்ப்பந்த நிலைமைகளை நாம் கண்கூடாக பார்க்கிறோம். இங்கே பட்ஜெட்டில் பேசுகிறபோது துண்டுவிழுகிறது என்று பேசுகிறோம். அப்படிப்பட்ட சூழ்நிலையில் இன்றைக்கு பணம் ஒதுக்கக்கூடிய சூழ்நிலை இருக்கிறதா என்பதை நீங்கள் பார்க்க வேண்டும். ஏற்கெனவே நான் பேசுகிறபோது சொன்னேன். இன்றைக்கு 5,000 பேருந்துகளை எடுப்பது என்பது பெரிய காரியம் அல்ல. அதற்காக ஒதுக்குகிற பணம் எதற்கும் பலன் இல்லாமல் தான் போகும். அந்தப் பேருந்துகளில் எல்லாம் நீங்கள் சொல்லியதைப் போல பெயர்களை மாற்றிக் கொள்ளலாம். தனியார் துறை பெயர்களை மாற்றிவிட்டு, சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவன் கழகம் என்று மாற்றிக் கொள்ளலாமே தவிர, அதன் மூலமாக தனி நபர்களுக்கு ஒரு நபருக்கு கூட கூடுதலாக பஸ் வசதி கிடைக்காது. எனவே. அந்த 5,000 பேருந்துகளுக்கு நாம் செலவழிக்கிற தொகையை வைத்து இன்றைக்கு பேருந்துகள் வேண்டுமென்று கேட்கிற மக்கள் பிரச்சினையை தீர்த்துவிட்டு, பிறகு படிப்படியாக அதைச் செய்வோம் என்ற உணர்வை நான் அன்றைக்கே தெரிவித்தேன். அதிலே தான் இந்த அரசாங்கம் இவ்வளவு நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டிய நிர்ப்பந்தங்களுக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

இங்கே மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள், அதிலே நான் ஏற்கனவே சொல்லியதைப் போல நஷ்டத்தைப் பற்றி சொல்லவேண்டுமென்றால் மத்திய அரசிலே அவர்கள் கொஞ்சம் உதவி செய்யவேண்டும். குறிப்பாக போக்குவரத்து கழகங்களுக்கு கொடுக்கிற டீசலுக்காவது சப்ஸிடி கொடுத்தால் இதிலே பிரச்சினை இருக்காது. நாங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தவேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இல்லை. பேருந்துகள் நிறைய விடுவதற்குமான வாய்ப்புகள் எங்களுக்கு ஏற்படும். எனவே, அந்த உதவியை எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் செய்ய வேண்டும். அவர்கள் சொன்னால் மத்திய அரசிலே கேட்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருப்பதால் இந்தக் கருத்தை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் சித்தன் அவர்களும் சேர்ந்து சொன்னால்கூட மிகவும் வசதியாக இருக்கும். எனவே, அவர்கள் இந்தக் கருத்தை மத்திய அரசிற்கு தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இங்கே அவர்கள் இன்னொன்றையும் சொல்லி இருக்கிறார்கள். லாரிகள் வருவதை நகருக்கு வெளியிலேயே தடுத்து நிறுத்தப்பட வேண்டுமென்று சொல்லி இருக்கிறார்கள். நல்ல கருத்து தான். அப்படிப்பட்ட எண்ணத்தில் நாம் இருந்தாலும், வருகிற பொருள்களை அங்கே இறக்கிவிட்டு அதற்கு பிறகு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நகருக்குள்ளே கொண்டுவருவது நடைமுடையில் கடினமான காரியமாக இருக்கும். அப்படி வருகிறபோது இன்றைக்கு இருக்கிற பொருள்களின் விலை இதைவிட கூடுதலாக போய் விடுமோ என்று கூட எண்ணுகிறோம். ஆகவே, இதில் நன்கு ஆராய்ந்துதான் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பக்கிங்காம் கனாலைப் பற்றி சொன்னார்கள். அது ஆய்விடே இருக்கிறது. அரசாங்கம் அதிலே நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று ஆய்வு செய்து வருகிறது. குறிப்பாக ரெயில்வே ஸ்டேஷனிலிருந்து எண்ணூருக்கு இடையே உள்ள பகுதியில் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்தலமா? என்று தீவிரமாக ஆய்வு செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்தத் தண்ணீர் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் கொஞ்சம் வேகமாக நடவடிக்கை எடுக்கலாமா என்ற எண்ணத்தில் அரசாங்கம் தீவிரம் காட்டிக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்று கப்பலைப் பற்றி சொன்னார்கள். அதைப் பற்றி விளக்கமாக சொல்வது என்னுடைய கடமையென்று கருதுகிறேன். இன்றைக்கு மத்திய அரசு ஒரு கப்பலைத் தான் வாங்குவதற்கு அனுமதி கொடுத்து இருக்கிறது. அதுவும் கூட கிடைப்பதற்கு 1½ ஆண்டு காலம் ஆகும் என்ற கணக்கைச் சொல்கிறார்கள்.

[திரு. சு. முத்துசாமி]

[1984 மார்ச் 2]

ஏறத்தாழ 20 லட்சம் டன் போதும் என்ற இடத்தில் இன்றைக்கு 24 லட்சம் டன் வேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். 20 லட்சம் டன் என்று இருந்தால் 3 கப்பல்கள் இருந்தால் போதும் 24 லட்சம் என்று சொல்கிற நேரத்தில் 4 கப்பல்கள் தேவை என்ற சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது. நாம் இப்போது வாங்கும் கப்பலை ஜப்பானிலுள்ள இடார்ச்சி என்ற நிறுவனத்திடமிருந்து வாங்க இருக்கிறோம். 21 அல்லது 22 கோடி ஆகும் என்று நாம் கணக்கு வைத்துக் கொள்ளலாம். அந்தக் கப்பலை வாங்கினால் இன்றுள்ள சூழ்நிலையில் ஏறத்தாழ 33,000 டன் நிலக்கரியை ஏற்றி வருவதற்கான வாய்ப்பு இருக்கிறது. ஒரு டன்னுக்கு இதனால் நமக்கு ஆகும் செலவு 100 ரூபாய் ஆகும். ஆனால் இன்றைக்கு நாம் ஒரு டன்னுக்கு வாடகை என்று கொடுத்துக்கொண்டு இருப்பது ரூ. 150. ஆகவே, ஏறத்தாழ ஒரு டன்னுக்கு 50 ரூபாய் நமக்கு மிச்சம் ஏற்படுகிறது. அப்படியானால் 24 லட்சம் டன்னுக்கு எவ்வளவு ஆகும் என்பதை நீங்களே கணக்குப் போட்டுப் பார்த்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதுவும் 10 மீட்டர் ஆழம் வரும் அளவிற்கு நாம் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை மேம்படுத்திவிட்டால், அதிலே 40 லட்சம் டன் ஏற்றிக் கொண்டு வருகிற வாய்ப்பு வரும். அப்படியானால் இன்னும் கூட ஒரு டன்னுக்கு அதிகப்படியாக மிச்சம் கிடைக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனவே, மத்திய அரசாங்கம் மொத்தமாக நமக்குத் தேவையான நிலக்கரியைக் கொண்டு வருவதற்கு நாமே கப்பலை வாங்கிக் கொள்ள அனுமதி கொடுக்குமானால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் ஒராண்டு காலத்தில் மிச்சமாகும் வாய்ப்பு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். கடந்த ஆண்டு 12 கோடி அளவிற்கு மிச்சமாகும் என்று தெரிவித்தேன். இப்போதுள்ள நிலைமையில் இன்னும் கூட மிச்சமாகும் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஒரு கப்பலை மட்டும் வைத்துக்கொண்டு இருப்பது லாபகரமாக இருக்குமா என்பது கேள்விகுறியாக இருக்கலாம். அங்கே யிருக்கிற கன்வேயர் பெல்ட் ஒரு மணிக்கு 2000 டன் நிலக்கரியை இறக்குமதி செய்வதற்கு சக்தி வாய்ந்தது. அப்படிப்பட்ட சக்தி வாய்ந்த அளவிற்கு அந்தக் கப்பல் இருந்தால் தான் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் நாம் கொண்டு வந்த நிலக்கரியை இறக்குவதற்கு முடியும். அப்படிப்பட்ட கப்பல் வாடகைக்குக் கூட நமக்குக் கிடைப்பது இல்லை. அந்த வகையில் பார்க்கிறபோது ஏறத்தாழ 4 கப்பல்கள் வாடகைக்கு எடுக்கிற நேரத்தில், இந்த ஒரு கப்பல் மட்டும் அந்த அளவிற்கு இருந்து, மற்ற கப்பல்கள் அப்படி இல்லையென்றால், அவைகள் காத்துக் கிடைக்கவேண்டிய நிலையேற்படும். ஆகவே, நாம் திட்டமிட்ட அடிப்படையில் அந்த 4 கப்பல்களையும் வாங்குவதற்கு மைய அரசு அனுமதி கொடுக்குமானால், நிச்சயமாக லாபகரமாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அந்த வகையில் மத்திய அரசாங்கம் எதிர்காலத்தில் அனுமதிக்குமானால் லாபகரமாக அமையும் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. ஜே. ஹேமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, ஒரு கிளாரிபிகேஷன். இந்தப் கப்பல் வாங்குவதற்கு முதலில் 33 கோடி ரூபாய் விலையாகும் என்று குறிப்பிட்டதாகவும், ஆனால் ஷிப்பிங் டெவலப்மென்ட் பைனான்ஸ் கார்ப்பரேஷன் அந்த விலை அதிகம் என்று சொல்லி, அதை 22 கோடி ரூபாய்க்கு நிர்ணயித்து இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. அப்படியானால், 22 கோடி ரூபாய் பெறுமான அந்தக் கப்பலை ஏன் 33 கோடி ரூபாய் என்று முதலில் விலை நிர்ணயம் செய்ய வேண்டும்?

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : தலைவர் அவர்களே, அந்த விலையிலே ஏற்ற இறக்கம் இருக்கத்தான் செய்கிறது. குறிப்பாக கப்பல் விலையைப் பொறுத்தவரையில் விலை ஒரே மாதிரியாக இருப்பது இல்லை. 3 மாதத்திற்கு ஒரு முறைவிலை மாறிக்கொண்டு இருக்கிறது. அதுவும் கோடிக்கணக்கான அளவிற்கு மாறிக்கொண்டு இருக்கிறது. அன்று இருந்த நிலையில் கப்பல்கள் வாடகைக்குக்கூட கிடைக்கவில்லை. அந்த அளவிற்கு டிமாண்ட் இருந்தது அந்த விலையைக் குறித்து நாங்கள் எஸ்.டி.எப்.சி.க்கு எழுதினோம். அதற்குள் காலதாமதம் ஆகிவிட்டது. அங்கே போனபோது அவர்கள் சொன்னார்கள், இப்போது விலை குறைவாக இருக்கிறது. மறுபடியும் எழுதிக்கேளுங்கள் என்று சொன்னார்கள். அதற்குள் உள்ள படியே கூடியிருந்தால் ஏன் அப்போதே வாங்கவில்லை என்று கேட்டு இருக்கலாம். அவர்களிடமிருந்து அனுமதி கிடைத்த பிறகு தான் குளோபல் டென்டர் விடுவதாக இருந்தோம். அப்படிச் செய்ததால்தான் இன்றைக்கு எந்தவிதமான குற்றச் சாட்டும் எங்கள் மீது சொல்ல முடியவில்லை. ஆகவே, அந்தக் காரணத்தால் அன்றைக்கு விலையேறியிருந்ததே தவிர வேறு நோக்கம் அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஆறுமுகம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாலிசி நோட்டீஸ் விரிவாகச் சொல்லப்பட்டு இருக்கிற உலக வங்கியிடமிருந்து 34 கோடி ரூபாய்க்கு கடன் பெறும் காலத்தில் பஸ்கட்டணம் உயர்த்தப்பட வேண்டும் என்று இங்கே வந்த குழுவிடம் ஒப்பந்தம் செய்துள்ளதாக பத்திரிகையில் செய்தி வந்துள்ளதே, அது உண்மைதானா என்பதைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். (குறுக்கீடு) அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பாடி கட்டி பர்மிட் கேட்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டு இருந்த 6 வண்டிகள் ஒரே நம்பரில் ஓடி பெங்களூரில் பிடித்து வைக்கப்பட்டது சம்பந்தமாக என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது என்பதை அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதைப்பற்றி யெல்லாம் மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசும்போதே குறிப்பிட்டு இருக்க வேண்டும். பத்திரிகையில் வந்ததையெல்லாம் சுட்டிக் காட்டி விளக்கம் கேட்டுக் கொண்டு இருந்தால் விவாதம் இன்றைக்கு முடிவுக்கு வராது. மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் தொடர்ந்து பேசலாம்.

[1984 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 1-40)

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே, உலக வங்கியைப் பொறுத்தவரையில் அவர்கள் நமக்கு 12,60,00,000 ரூபாய் கடனாக கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு முறையும் இங்கே வரும்போது உங்களுடைய வருமானத்திற்கும் செலவிற்கும் கட்டுப்படியாகாமால் இருக்கிறது. நீங்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தினால்தான் கடனை ஒழுங்காகத் திருப்பிக் கட்ட முடியும் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் ஏற்கெனவே சொன்னமாதிரி உத்தரவு போடுகிற அளவில் இல்லை. உத்தரவு போட்டால் அதை ஏற்றுக் கொள்கிற நிலையிலும் இந்த அரசு இல்லை. நமக்குத் தேவையென்றால் அவர்கள் சொல்கிற நிபந்தனையை ஏற்றுக்கொள்கிறோம். அவர்கள் போடுகிற நிபந்தனையை நம்மால் ஏற்றுக்கொள்ள முடியவில்லை என்றால் விட்டுவிடப் போகிறோம்.

இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமையில், நிறைய பேருந்திகள் வேண்டுமென்று கோரிக்கை இருக்கிறது. அதை சடுகட்டவேண்டுமென்றால், இன்னும் அதிகமாகச் செய்ய வேண்டுமென்றால் இந்த நிர்ப்பந்தம் அரசாங்கத்திற்கு ஏற்படுகிறது. அந்தவகையில் தான் ஒப்பந்தம் போட்டிருக்கிறோம். ஒப்பந்தம் போட்டு விட்டதால் கட்டணத்தை உயர்த்தித்தான் ஆக வேண்டுமென்று இல்லை. வேறு வகையிலே நாம் செலவுகளைக் குறைத்து செய்ய முடியுமா என்று ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம். முடியாவிட்டால்தான் கட்டணத்தை உயர்த்தும் சூழ்நிலை ஏற்படுகிறது.

அதே நேரத்தில் உலக வங்கியின் கடன் வேண்டாம் என்று சொல்லி விட்டால் இங்கே கட்டணத்தை உயர்த்தாமல் நீண்ட நாள் இப்படியே இருக்கலாம் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நினைக்க வேண்டாம். கட்டணத்தை உயர்த்துவதால் வருகின்ற வருமானத்தை இந்த அரசாங்கம் வைத்துக்கொள்கிறது என்ற நிலை இல்லை. அதிக வருவாயைப் பெற்று, அதை பொதுமக்களுக்குத்தான் செலவிடுகிறோம். இப்போது இருக்கிற கட்டணத்தைப் பார்த்தால் மற்ற மாநிலங்களைவிட நம்முடைய மாநிலத்தில் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது என்பதற்கு சில புள்ளி விவரங்களை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

ஏறத்தாழ 500 கிலோமீட்டர் நம்முடைய பேருந்துகளில் பயணம் செய்பவர் 37 ரூபாய் 50 காசு கொடுத்தால் போதுமானது. ஆனால் கேரளத்தில் இதே தூரம் பயணம் செய்பவர் 50 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும்; கர்நாடகத்தில் 45 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும்; ஆந்திராவில் 43 ரூபாய் கொடுக்க வேண்டும். எனவே கட்டணத்தை குறைவாகத்தான் வைத்திருக்கிறோம்; நீங்கள் குறை சொல்லக் கூடிய அளவுக்கு இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1984 மார்ச் 20]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

நகரப் பேருந்து கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையில், குறைந்த கட்டணமாக, இரண்டு கிலோ மீட்டருக்கு நாம் 30 காசு என்று வைத்திருக்கிறோம். கேரளவில் 40 காசு வாங்குகிறார்கள்; கர்நாடகத்தில் அர்பன் பேருந்தில் 30 காசு வாங்குகிறார்கள், சப் அர்பன் பேருந்தில் 50 காசு வாங்குகிறார்கள். ஆந்திராவில் அர்பன் பேருந்துக்கும் 30 காசு, சப் அர்பன் பேருந்துக்கும் 30 காசு என்றுதான் வசூல் செய்கிறார்கள். பாம்பேயில் கூட ஆர்ட்னரிக்கு 40 காசும், எல்.எஸ்.எஸ். என்று விடுகிற பேருந்துக்கு 50 காசும் கட்டணம் வாங்குகிறார்கள். ஆக 18 கிலோ மீட்டர் என்றால் நம்மை விட எல்லோரும் அதிகமாகத்தான் கட்டணம் வாங்குகிறார்கள். எனவே, நாம் அதிகமாக கட்டணம் வாங்கவில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் இங்கே சொன்னார்கள். ஏதோ 6 பேருந்துகள் ஒரே நம்பரில் ஒடியிருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். அது எப்போதோ பேசப்பட்டு, பலமுறை பதிலும் சொல்லியிருக்கிறேன். அதனால்தான் அதை நான் விட்டுவிட்டேன். நீங்கள் பேசும்போது கூட நான் கேட்டேன்; பின்னால் சொல்கிறேன் என்றீர்கள்; பின்னால் அப்படியே விட்டுவிட்டீர்கள். ஏற்கெனவே இதற்கு பலமுறை பதில் சொல்லியாகிவிட்டதால் மீண்டும் பதில் சொல்லவில்லை.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ரகுமான்கான் அவர்கள் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள் யார், யார் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்று கேட்டார்கள். நடராஜன், ராஜா, நீதி விடங்கன், ராஜகோபால்—இப்படி ஏறத்தாழ 8 பேர்கள் பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள். இன்னும் ஒருவரை பதவி நீக்கம் செய்ய நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். பதவி நீக்கம் செய்யப்பட்டவர்கள் பெயர்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. ஒவ்வொரு பக்கமாகப் புரட்டிப்பார்த்து, சொல்வதற்கு கிட்டத்தட்ட 10 நிமிடங்கள் ஆகும்; அதனால் நான் முழுவதையும் சொல்லவில்லை. எந்தவிதமான சந்தேகமும் நீங்கள் வைத்துக்கொள்ளாத அளவுக்கு இந்த அரசு வேகமாக நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் தவறு செய்தார்கள் என்று யாரும் கண்டுபிடித்து எங்களுக்குச் சொல்லவில்லை. நாங்கள் தான் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுத்தோம். நாங்கள் நடவடிக்கை எடுத்த பிறகுதான் ஒவ்வொரு அரசியல் கட்சியும், தொழிற்சங்கமும் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நீங்கள் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். ஆக, மற்றவர்கள் சொல்வதற்கு முன்னாலேயே நாங்கள் கண்டுபிடித்து நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[1984 மார்ச் 20]

திரு. அ. ரகுமான்கான் : துணைத் தலைவரவர்களே, ஒரு விளக்கம். (குறுக்கீடு) நான் சொன்னதைப்பற்றி குறிப்பிட்டுச் சொல்கிறார்கள். அதனால் ஒரு விளக்கம் கேட்க அனுமதிக்க வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : விவாதத்தின் போது பேசிய உறுப்பினர்கள் மட்டும் தான் விளக்கம் கேட்கலாம்.

திரு. அ. ரகுமான்கான் : ஆளுநர் உரையிலே இந்தப் பிரச்சினையை முதலில் எழுப்பியதே நான்தான். துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே இந்தச் சோழன் போக்குவரத்திலே, கும்பகோணத்திலே நடைபெற்ற ஒரு மிகப் பெரிய ஊழல் சம்பந்தமாக யார் யார் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்ற கேள்வி கேட்டபோது, சில பெயர்களைச் சொன்னார்கள். நான் உங்கள் மூலமாக அமைச்சரிடத்திலே கேட்கிறேன். அவர்கள் எந்தப் பொறுப்பிலே இருக்கிறார்கள் என்பது மிகமிக முக்கியம். அதற்கு இங்கே விளக்கம் தரவேண்டும். ஏனென்றால், எனக்குக் கிடைத்த தகவல்படி அதிலே சம்பந்தப்பட்ட முக்கியமான நபர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படாமல் இருப்பது போல் தெரிகிறது. மேலிருந்து கீழ் மட்டம் வரையில் உள்ளவர்களின் பெயர்கள், அவர்கள் வகிக்கின்ற பதவிகள் இவைகளைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : அதைப்பற்றிய விளக்கம் சொல்லவேண்டுமென்றால், இப்போது என்னிடத்தில் குறிப்புகள் இல்லை. இந்தப் பெயர்களில் நடராஜன் என்பவர் முதுநிலை கண்காணிப்பாளர், நீதிவிடங்கன் என்பவர் இளநிலை கண்காணிப்பாளர், ராஜகோபாலன் என்பவர் காசாளர் என்று இப்படி இருக்கிறார்கள். யார் மீதும் நடவடிக்கை எடுக்காமல் இல்லை. தவறு செய்தவர்கள் யார்மீதாவது நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்று உங்களுக்குத் தகவல் தெரிந்தால் காலந்தாழ்த்தாமல் அதை என்னிடம் கொடுங்கள். அரசுக்குத் தெரிவியுங்கள். தகவல் இருந்தும், நீங்களே வைத்துக்கொண்டிருப்பதன் மூலம் பயன் இருக்காது. தகவல் கொடுத்தால் அது பற்றி விசாரித்து தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள முடியும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அதை எழுதிக்கொடுத்துவிடுங்கள்.

1984 மார்ச் 20]

திரு. அ. ரகுமான்கான் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஊழல் சம்பந்தமாக எனக்குக் கிடைத்துள்ள தகவல் என்ன வென்று கேட்டால், அந்த நிர்வாகத்திலே மேல் மட்டத்திலிருந்து * * * கீழ் மட்டம் வரைக்கும் அனைத்துத் துறையைச் சார்ந்தவர்களுக்கும் சம்பந்தம் இருக்கிறது. நான் சொல்வது, * * * கீழே இருக்கக் கூடிய நபர்கள் வரைக்கும் இதிலே சம்பந்தம் இருப்பதாகக் குற்றச்சாட்டு இருக்கிறது. ஒரு தனி நபர் மீது அந்தக் குற்றச்சாட்டு இல்லை. ராஜகோபாலன் என்ற அளவிலே மட்டுமல்லாமல், ஒரு “கேங்” குறிப்பிட்ட ஒரு வட்டமே அதில் அடங்கியிருப்பதாகத் தெரிகிறது. எனவே இதிலே ஒரு “இண்டிபெண்டன்ட் ஜூடிகியல் என்கொயரி” மூலமாக (குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் ஏற்கனவே பல தடவை சொல்லியிருக்கிறேன். இப்படிப்பட்ட ஒரு அலிகேஷனைச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், எழுதிக் கொடுக்க வேண்டுமென்று (குறுக்கீடு) எம். டி. பெயரைச் சொல்ல வேண்டுமென்றால் “யூ ஷூட் சப்ஸ்டான்ஷியேட் இட்”. “அலிகேஷன்ஸ்” ஏதாவது இருந்தால், அதற்கான “எவிடென்ஸ்” கொடுக்க வேண்டும். அதை அமைச்சரிடம் கொடுங்கள். (குறுக்கீடு) தெரிகிறது என்று சொல்கிறீர்கள். தெரிந்தும் ஏன் அப்படிச் செய்கிறீர்கள்? இந்த அவையிலே இல்லாத ஒரு அதிகாரியைப் பற்றிச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், எழுத்து மூலமாக எழுதிக் கொடுத்து, என் அனுமதிபெற்றே சொல்ல வேண்டும். (குறுக்கீடு). எம். டி. பற்றி வந்தது அனைத்தும் நீக்கப்படுகிறது. (குறுக்கீடுகள்).

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : அவர்கள் எழுப்பிய பிரச்சனைக்கு நான் பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். (குறுக்கீடுகள்)

திரு. அ. ரகுமான்கான் : என்னைப் பேசுவதற்கு அனுமதியுங்கள். என்னை ஏன் இப்படி உட்கார வைக்க வேண்டும், (குறுக்கீடுகள்) (கூச்சல், குழப்பம்).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ரூலிங் கொடுத்தாகிவிட்டது. அவையில் இல்லாத எந்த அதிகாரியைப் பற்றியும் முன் அறிவிப்பு இன்றி, பேரவைத் தலைவர் அனுமதியின்றி குற்றச்சாட்டைச் சொல்லக் கூடாது.

** மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பெற்றது.

[1984 மார்ச் 20]

(பிற்பகல் 1-50).

திரு. அ. ரகுமான்கான் : மன்றத்தினுடைய துணைத் தலைவர் அவர்களே, தாங்கள் தந்த தீர்ப்பை நான் ஒப்புக் கொள்கிறேன். தாங்கள் தந்த தீர்ப்பிலேயிருந்து நான் மாறுபடவில்லை. உறுப்பினர்கள், அதிகாரிகள் மீதோ, யார் மீதோ குற்றச்சாட்டு சொன்னால், உங்களிடத்திலே ஆதாரத்தைக் காட்டுவது அல்லது ஆதாரத்தைக் காட்டிப் பேசுவதுதான் மரபு, முறை. அந்தத் தீர்ப்பைத்தான் தாங்கள் சொன்னீர்கள். நான் மறுக்கவில்லை. ஆனால் உங்கள் கவனத்திற்கு நான் கொண்டு வருவதெல்லாம், ஏற்கனவே நம்முடைய இலாக்கா மூலமாகவே, நம்முடைய சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்திற்கு வந்து, அந்த ஊழல் நடைபெற்று இருக்கக்கூடுமோ என்று பிரைமா ஃபேசியாகவே இவர்கள் திருப்தி அடைந்து, சில நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதிலே நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள், இங்கே சில பெயர்களை அறிவித்தார்கள். நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது, சில பேர்கள் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டிருக்கிறார்கள் என்ற தகவலைச் சொன்னார்கள். ஆனால் இது சம்பந்தமாக எனக்குக் கிடைத்த தகவலின் அடிப்படையிலே-ஒரு குறிப்பிட்ட சிலர் மீது மட்டும் நடவடிக்கை எடுப்பது சரியாக இருக்காது-ஏன் என்றால்-இதை விசாரிப்பதே, விசாரிக்கக் கூடிய அதிகாரியே, அந்த டிபார்ட்மென்டிலேயே இருக்கக் கூடிய அதிகாரிதான். நாம் உண்மையைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், ஒரு இன்டிபென்டட் ஜூடிசியல் என்குயரி இருந்தால்

(குறுக்கீடு).

மாண்புமிகு திரு. க. முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் அதற்கு பதில் சொல்லிவிடுகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இங்கே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். இதிலே இருக்கின்ற அதிகாரியே விசாரிப்பது நியாயமாக இருக்குமா என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். அதிலே இருக்கிற அதிகாரிகள் தான் அதைக் கண்டுபிடித்து இருக்கிறார்கள் என்பதை நீங்கள் ஏற்றுக்கொள்கிறபோது, அவர்களும் தவறைச் செய்வார்களா என்பதை நீங்கள் தயவு செய்து எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். வெளியிலே வந்த பின்பு, அல்லது அந்த அதிகாரி கண்டுபிடித்து, அது முழுமையாக தெரிந்து வெளியிலே சொல்ல வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் அந்த வகையிலேதான் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே இன்னும் கூட சொல்லப் போனால், இதைப் பொறுத்தவரைக்கும் அக்கவுன்ட்ஸ் டிபார்ட்மென்டில் இருந்த ராமநாதன் என்று சொல்லக்கூடிய சீப் அக்கவுன்ட்ஸ் ஆபீசர் மீது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறோம். இப்போது நான் சொல்லியது ஏதோ இந்த 8 பேர்களோடு நிறுத்திவிடுவதில்லை. இந்த நடவடிக்கை தொடர்ந்து நடந்து கொண்டிருக்கிறது. ஒவ்வொருவரையும் விசாரிக்கிறோம். அப்படி விசாரிக்கிறபோது, நமக்குக் கிடைக்கின்ற தகவலின் அடிப்படையில் தவறு செய்தவர்கள் மீதெல்லாம் நடவடிக்கை

1984 மார்ச் 20]

[திரு. சு. முத்துசாமி]

எடுத்துக் கொண்டு போகிறோம். யாரையும் பாதுகாக்க வேண்டும் என்கிற நோக்கம் அரசுக்கு இல்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் இல்லை. யார் தவறு செய்திருந்தாலும், நடவடிக்கை எடுக்கிறோம். அவர்கள் இந்த ஊரிலே இருந்தாலும் சரி, இல்லாவிட்டாலும் சரி, இதிலே சம்பந்தப்பட்டு இருந்தால் நிச்சயமாக யாராக இருந்தாலும் நடவடிக்கைக்கு உள்ளாக்கப்படுவார்கள். இப்படி நாங்கள் சொல்கிறபோது உங்களுக்கு இதிலே சந்தேகமே வேண்டாம். இதன்மீது இந்த ஊழலில் சம்பந்தப்பட்டவர் யாராக இருந்தாலும், அவர்கள்மீது நடவடிக்கை உண்டு என்பதை நான் இங்கே தெளிவாகச் சொல்லிக் கொள்கிறேன். இதிலே நாங்கள் யாரையும் பாதுகாக்க வேண்டிய அவசியம், நிர்ப்பந்தம் எங்களுக்கு எந்த வகையிலேயும் இல்லை என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்னொன்றையும் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். எங்காவது இரண்டொரு தவறுகள் இப்படி நடந்திருக்கின்றனவே தவிர, இந்தப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை மொத்தமாகப் பார்த்தால், எல்லா இடங்களிலேயும் இருப்பதைவிட மிகத் திறமையாக நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அதற்கு முழு முதற் காரணமாக இருக்கக் கூடியவர்கள், அதிலே பணியாற்றக் கூடிய தொழிலாளர்களும், அதிலே இருக்கிற அதிகாரிகளும் தான் என்பதை நிச்சயமாக ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். 70 ஆயிரம் பேர்கள் பணியாற்றக் கூடிய அந்த இடத்திலே ஏதோ 10 பேர்கள் தவறு செய்து காணத்தால், போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள அத்தனை தொழிலாளர்களமீதும் தவறான எண்ணத்தை பொது மக்கள் நினைக்கின்ற அளவுக்கு கருத்துக் களைச் சொல்வது பொறுப்புள்ளவர்களுக்கு நியாயமாக இருக்க முடியாது என்று தெரிவித்துக்கொண்டு, 13½ உறுப்பினர்கள் வெட்டுத் தீர்மானங்களைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவைகள் மீது தகுந்த நடவடிக்கையை அரசாங்கம் எடுக்கும் என்று சொல்லி, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கொடுத்த வெட்டுத் தீர்மானங்களை திரும்பப் பெற்றுக்கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கையை நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று கேட்டு விடைபெறுகிறேன். . . நன்றி, வணக்கம்.

திரு. எஸ். இளையபெருமாள் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சொல்கிறபோது இரண்டு கருத்துக் களைச் சொன்னார்கள். ஒன்று டீசல் விலை அதிகமாகிவிட்டது, மத்திய அரசு அதை கவனித்துச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டார்கள். நம்முடைய மாநிலத்தில் டிரீஸ்ட் என்ற பெயராலே கடந்த ஆண்டிலே 50, 60 ஆம்னி பஸ்கள், அதுவும் பாஸன்ஜர் பஸ்கள் போலவே விடப்பட்டனவே. அதை அதிகாரிகள் கண்டு பிடித்து, சம்பந்தப்பட்ட 50 அதிகாரிகளுக்கு மேல் சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டு, மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்

[திரு. எஸ். இளையபெருமாள்]

[1984 மார்ச் 20]

உள்பட, போலீஸ் ஆபீசர் உள்பட சஸ்பென்ட் செய்யப்பட்டு இருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்றைக்கும் அது நடந்து கொண்டு இருக்கிறது. ஆம்னி பஸ்கள் என்ற பெயராலே டிரிஸ்ட்டுகள் என்ற பெயராலே இன்றைக்குக்கூட எக்மோரிலிருந்து, சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனிலிருந்து, ரெகுலர் பாஸன்ஜர் பஸ்கள் போல (மணி அடிக்கப்பெற்றது).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நீங்கள் விவாதத்திலேயே கலந்து கொள்ளவில்லை. இப்படி நீண்ட விளக்கமாகக் கேட்டுக்கொண்டிருந்தால் எப்படி?

திரு. எஸ். இளையபெருமாள் : நான் சுருக்கமாகக் கேட்டு விடுகிறேன். அந்த சென்டென்ஸ்வை முடித்து விடுகிறேன். தயவு செய்து அனுமதி அளிக்க வேண்டும். Please allow me complete the sentence ஆகவே, இது சம்பந்தமாக அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கையை எடுத்திருக்கிறது? மேற்கொண்டும் இப்படி ரெகுலர் பாஸன்ஜர் பஸ்கள் போல விடப்படாமல் தடுப்பதற்கு கடுமையான நடவடிக்கை என்ன மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சொல்ல வேண்டும். இரண்டாவது, நேஷனலைசேஷன் பாலிசி ஒத்திவைக்கப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். அப்படி ஒத்தி வைக்கப்பட்டிருக்குமானால், அரசாங்கம் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கும், மலை வாழ் மக்களுக்கும் பஸ் ரூட் உரிமம் கொடுப்பதாகச் சொன்னார்களே, அதற்கு என்ன செய்து இருக்கிறார்கள் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் ஆம்னி பஸ்கள் பற்றிச் சொன்னார்கள். அது பற்றிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அவர்களுக்குக் கொடுக்கின்ற பதவி உயர்வுகள்கூடக் கொடுக்காமல் தடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. நடவடிக்கை இப்படி எடுக்கப்பட்டுத்தான் இருக்கிறது. தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்காக 18 சதவீதம் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது. மனுக்கள் வருமானால் நிச்சயமாக அவர்களைக் கொண்டு வருவோம். மனுக்களே வரவில்லை என்று சொன்னால், அதற்கு நாங்கள் பொறுப்பு இல்லை என்பதை அவர்கள் ஏற்றுக் கொள்வார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

தொடர்ந்து நான் அதிலே அறிவிப்பதற்காக 15 அறிவிப்புகளை செய்ய வேண்டும் என்று இருந்தேன். நேரம் இல்லாத காரணத்தால் சொல்ல முடியவில்லை. மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதித்தால் அந்த அறிவிப்புகளைச் சொல்லிவிடுகிறேன்.

1984 மார்ச் 20] [திரு. சு. முத்துசாமி]

(1) போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தேவைக்கேற்ப பொறியியல் பட்டதாரிகளைப் பயிற்றுவிக்கும் நோக்கத்தோடு, தமிழக அரசுக்குச் சொந்தமான போக்குவரத்துக் கழகங்களின் ஒத்துழைப்போடு பொறியியல் கல்லூரி ஒன்று துவக்கப்படும். (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

(2) பேருந்து பயணிகளுக்கு அதிக அளவில் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம் நகரில் ஒரு நவீன பேருந்து நிலையத்தை அமைக்கும். சேலம் நகரில் இப்போதிருக்கும் பேருந்து நிலையம் மிகவும் மோசமான நிலையில் இருக்கிற காரணத்தால், புதிய பேருந்து நிலையத்தை அங்கே உருவாக்க உள்ளாட்சித் துறை அனுமதி கொடுத்திருக்கிறது.

(3) அதே போன்று பயணிகளுக்கு அதிக வசதிகள் செய்து கொடுக்கும் நோக்கத்தோடு விழுப்புரத்திலும் ஒரு நவீன பேருந்து நிலையம் அமைக்கப்படும்.

(4) ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் சார்பாக ஒரு ஓட்டைர் பயிற்சிப் பள்ளி ஆரம்பிக்கப்படும். அங்கே நடத்துனர் உரிமமும் தர ஏற்பாடு செய்திருக்கிறோம்.

(5) அதேபோல எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தொழில் பயிற்சி நிலையங்களை (ஐ.டி.ஐ) ஏற்படுத்தும், அந்தப் பயிற்சிகளைத் தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகளுக்குக் கொடுப்பதற்காக ஏற்படுத்திருக்கிறோம்.

(6) டீசல் பற்றாக்குறையைத் தவிர்க்கும் நோக்கத்தோடு “இன்டேன்” வாயு பேருந்துகளுக்கு எரிபொருளாகப் பயன்படுத்தப்படும்.

(7) டீசல் மிச்சப்படுத்துவதில் தகுந்த முன்னேற்றத்தினைக் காண்பிப்பவர்களுக்கு ஊக்கத் தொகை அளிக்கப்படும்.

(8) பேருந்துகளுக்குத் தேவைப்படும் உதிரி பாகங்களை சேரன் பொறியியல் கழகம் தயாரிக்கும்.

(9) அரசுத் தேர்வுகளில் அதிக மதிப்பெண்கள் பெறும் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களின் குழந்தைகள் முதல் மூவருக்குப் பரிசுகள் வழங்கப்படும், (மேசையைத் தட்டும் ஒலி).

(10) உடல் ஊனமுற்றிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழக தொழிலாளர்களது குழந்தைகளுக்கு மூன்று சக்கர வண்டிகள் வழங்கப்படும்.

(திரு. சு. முத்துசாமி)

1984 மார்ச் 20

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பலபேர் இங்கே பேசினார்கள். நிருபர்களுக்கு எல்லாம் பாஸ் கொடுக்க வேண்டும் என்பதைப்பற்றி பேசினார்கள். அவர்கள் பேசியவுடனேயே நிருபர்களையும் நான் அழைத்துப் பேசினேன். அவர்கள் சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். இங்கே இவர்கள் கேட்டதற்கும் அவர்கள் கேட்பதற்கும் கொஞ்சம் வித்தியாசம் இருக்கிறது. நான் மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களோடு தொலைபேசி மூலமாகக் கேட்டபோது நீ அவர்களிடத்திலே பேசி அதற்குப் பிறகு ஒரு முடிவை எடு என்று சொன்னார்கள். அந்த வகையிலே அந்த சங்கத்தினுடைய பொறுப்பாளர்கள் இருக்கிறார்கள், அவர்களிடத்திலே பேசி விரைவாக ஒரு வார காலத்துக்குள்ளே ஒரு நல்ல முடிவை அவர்களுக்காக அறிவிக்க இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(பிற்பகல் 2-00)

பூந்தமல்லி மற்றும் காட்பாடி ஆகிய இரு இடங்களில் போக்குவரத்துத் துறை சோதனைச் சாவடிகள் அமைக்கப்படும், கோவை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகம் இரண்டாகப் பிரிக்கப்பட்டு பொள்ளாச்சியில் ஒரு அலுவலகம் தனிப் பொறுப்புடன் செயல்படத் துவங்கும். அதேபோன்று சென்னையிலே இன்னொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர் கூடுதலாக அமைக்கப்படுவார். பழனியில் ஒரு பகுதி போக்குவரத்து அலுவலகம் செயல்படத் துவங்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு வெட்டுத் தீர்மானங்களைத் திரும்பப்பெற்று இதை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆர். நவநீத கிருஷ்ண பாண்டியன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் பல வரவேற்கத் தக்க அறிவிப்புசளையெல்லாம் செய்தார்கள். ஒன்றே ஒன்றை மட்டும் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். 1976 ஆம் ஆண்டில் அவசர நிலை காலத்தில் வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு மீண்டும் வேலை கொடுக்க அரசாங்கம் உத்தரவாதம் கொடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சு. முத்துசாமி : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் நல்ல உணர்வோடு சொல்கிறார்கள். யார் யார் என்ன காரணத்திற்காக வேலை நீக்கம் செய்யப்பட்டார்கள் என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். அவசர நிலை காலத்திலே செய்தார்கள் என்பதற்காக முழுமையாக எதையும் நாம் பார்க்காமல் செய்ய முடியாது. என்ன காரணத்திற்காக என்ன தவறுக்காக செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்துத்தான் நாம் செய்ய முடியும். எந்த நடவடிக்கைகளை ஏற்கனவே போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அடுத்து இருக்கின்றன என்றாலும் மாண்புமிகு உறுப்பினர் சொல்லிய காரணத்திற்காக அதை கவனமாகப் பரிசீலிக்கிறோம்.

1984 மார்ச் 20]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவுற்றது; இப்பொழுது வாக்கெடுப்பு.

கோரிக்கை எண். 3 மோட்டார் வண்டிகள்-சட்டங்கள்—நிர்வாகம்.

திருவாளர்கள் என்.எஸ்.வி. சித்தன், சு. பாலன், தி.சா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப் பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

மானியக் கோரிக்கை எண். 3 மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூபாய் 2,59,81,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண் 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்தும்.

திருவாளர்கள் என். எஸ். வி. சித்தன், த. வேணுகோபால், கு. ரமணி, எம். ஆறுமுகம் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி —

“மானியக் கோரிக்கை எண். 40— சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகளும், கப்பல் போக்குவரத்தும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 4,33,33,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப் பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

[1984 மார்ச் 20]

கோரிக்கை எண் 54.—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

திருவாளர்கள் என். எஸ். வி. சித்தன், சு. பாலன், தி. கா. நல்லப்பன் ஆகியவர்களுடைய வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பெற்றன.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி—

“மானியக் கோரிக்கை எண். 54—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,35,66,000க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.”

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் காலை அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று மாலை 4-30 மணிக்குப் பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-04 மணிக்கு ஒத்திவைக்கப் பெற்றது.

பிற்பகல் 4-30 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் திரு. பி. எச். பாண்டியன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை மீண்டும் கூடியது.

6. அரசினர் தீர்மானம்

பெருமழையினால் தென் மாவட்டங்களில் ஏற்பட்ட பாதிப்பு மற்றும் மக்களுக்கு வழங்கிய நிவாரணங்கள் குறித்த அறிக்கைகள்—விவாதம்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். டி. சோமசுந்தரம்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

“8-3-1984 மற்றும் 12-3-1984 ஆகிய நாட்களில் இராமநாதபுரம், மதுரை மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் வெள்ளத்தினால் ஏற்பட்ட பாதிப்புகள் மற்றும் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வழங்கிய நிவாரணங்கள் ஆகியவற்றை குறித்து பேரவையில் அளிக்கப்பெற்ற அறிக்கைகள் * மீதான விவாதம் எடுத்துக் கொள்ளப் பெறவேண்டும்.”

* 300-308-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு III-ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது.